Die Stadt Hannover, eine ſiedelungsgeographiſche Studie.

Inaugural-Diſſertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der Hohen Naturwiſſenſchaftlichen Fakultät
der Vereinigten Friedrichs-Univerſität Halle-Wittenberg

vorgelegt von
Werner Zwingelberg
aus Hannover.

19 34

Diſſertations-Verlag G. H. Nolte Düſſeldorf

Referent: Prof. Dr. O. Schlüter.

Korreferent: Prof. Dr. A. Schenk.

Rigorosum: 22. Februar 1933.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Verzeichnis der Abbildungen IV
Literaturverzeichnis V

I. Abschnitt. Die geographische Lage Hannovers.
Kap. 1 Hannover im mitteleuropäischen Raum 1
Hannover im deutschen Raum 2
Hannover im niedersächsischen Raum 2
Kap. 2 Die Landschaft um Hannover 5

II. Abschnitt. Die Verkehrsgeographie Hannovers.
Kap. 3 Hannover im Landstraßennetz 9
Kap. 4 Hannover als Eisenbahnknotenpunkt 14
Kap. 5 Hannover als Flughafen 23
Kap. 6 Hannover als Binnenschiffahrtshafen 24

III. Abschnitt. Die Wirtschaftsgeographie Hannovers.
Kap. 7 Die Art der Beziehungen der Güterproduktion zum Raum 26
Kap. 8 Die einzelnen Produktionszweige 34

IV. Abschnitt. Die Siedlungsgeographie Hannovers.
Kap. 9 Die Ortslage 42
Kap. 10 Die Ortsform (Grundriß) 50
Kap. 11 Das Ortsbild (Aufriß) 80
Kap. 12 Die Bevölkerung 101

Schlußbetrachtung 113

Verzeichnis der Abbildungen.

1. Hannovers Höhenlage.
2. Hannovers Verkehrslage.
3. Verkehr auf den Stadtausfallstraßen im Jahre 1927.
4. Hannovers Eisenbahnverkehr 1930.
5. Güterversand 1930 von den hannoverschen Bahnhöfen.
6. Milcheinfuhr nach Hannover 1928 durch Straßenbahn und Fuhrwerk.
7. Milcheinfuhr nach Hannover 1928 durch Eisenbahn.
8. Der Metall- und Metallwaren-Versand 1930 von den hannoverschen Bahnhöfen.
9. Die Dünenhügel im Stadtgebiet.
10. Temperaturverlauf nach Monatsmitteln der Lufttemperatur 1851—1920.
11. Hannover im Mittelalter.
12. Hannover um 1822.
13. Eingemeindungsplan.
14. Linden um 1820.
15. Die Verkehrshäufigkeit im Straßenbahnverkehr 1920.
16. Räumliche Verteilung der Siedlungs-, Industrie- und Grünflächen 1931.
17. Räumliche Verteilung der Haustypen.
18. Altstadthaus: Giebelfachwerkhäuser in der Osterstraße.
19. Altstadthaus: „Alte Kanzlei" mit Steinfassade in der Osterstraße.
20. Altstadthaus: Fachwerkhaus und Haus mit Steinfassade am Markt.
21. Altstadthaus: Fachwerkhäuser am Hundemarkt.
22. Fachwerkhäuser in der Calenberger Straße.
23. Geschäftsstadt: Blick von Kröpke in die Bahnhofstraße.
24. Geschäftsstadt: Blick von der Georgstraße in die Nordmannstraße.
25. Älteres Mietshaus: Marienstraße.
26. Älteres Mietshaus: Blick vom Welfenplatz in die Hallerstraße.
27. Jüngeres Mietshaus von 1890—1900 (Bödeckerstraße).
28. Jüngeres Mietshaus von 1900—1910 (Roonstraße).
29. Modernes Mietshaus: De Haën-Platz (List).
30. Modernes Mietshaus: Geibelstraße mit Geibelplatz.
31. Villen am Schiffgraben.
32. Villen im Hindenburgviertel.
33. Mengung Stadt-Bauernhaus: Waldstraße (List).
34. Linden: Arbeiterkolonie an der Velvetstraße.
35. Linden: Hohe Mietshäuser am Kötnerholzweg.
36. Einwohnerzahlen Hannovers von 1730—1930.
37. Altersaufbau der Bevölkerung 1910 und 1925.
38. Siedlungsdichte im Stadtgebiet.
39. Plan der Innenstadt Hannover.

Benutzte Literatur.

1. Abendroth, A., Die bisherige und die voraussichtliche Entwicklung Hannovers als Großstadt. Hannover 1906.
2. Aufgabe und die Zukunft der Stadt Hannover, Die. Hannover 1869.
3. Behme, F., Das Erdöl in Niedersachsen. Hannover 1927.
4. Biehl, Th., Bremen.
5. Blum, Betrachtungen zur Verkehrsgeographie. Berlin 1920.
6. Bobeck, H., Innsbruck. Stuttgart 1928.
7. Bobeck, H., Grundfragen der Stadtgeographie. Geogr. Anz. 1927.
8. Bodemann, E., Über den ältesten Handelsverkehr der Stadt Hannover, vornehmlich mit Bremen, bis zum Jahre 1450. Ztschr. d. hist. Vereins für Nieders. 1872.
9. Broennenberg, A., Die Stadt Hannover und ihre nächste Umgebung. Hannover 1831.
10. Brüning, K., Niedersachsen im Rahmen der Neugliederung des Reiches. Denkschrift des Landesdirektoriums der Provinz Hannover. 1929. Band 1 und 2.
11. Büttner, E., Abriß der Geschichte der Stadt Hannover. 1931.
12. Creutzberg, N., Das Lokalisationsphänomen der Industrien. Forsch. z. dt. Landes- und Volkskunde. XXIII, 1925.
13. Dörries, H., Die Städte im oberen Leinetal: Göttingen, Northeim und Einbeck. Göttingen 1925.
14. Dörries, H., Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Stuttgart 1929.
15. Drape, G., 25 Jahre aus dem Leben der Kgl. Residenzstadt Hannover von 1854—1879. Hannover 1879.
16. Elkart, K., Neues Bauen in Hannover. Hannover 1929.
17. Engelke, Hindener Dorfchronik. Hannov. Geschichtsbl. 1910.
18. Festschrift zur Tagung des deutschen Städtetages in Hannover. Berlin-Friedenau 1924.
19. Festschrift zur Einweihung des Rathauses im Jahre 1913.
20. Festschrift zur 86. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Hannover.
21. Geisler, W., Die deutsche Stadt. Stuttgart 1924.
22. Geisler, W., Danzig, ein siedlungsgeogr. Versuch. Halle 1918.
23. Hannover, die Großstadt im Grünen. Hannover 1927.
24. Hannover und Umgebung. Hannover 1874.
25. Hannoversche Geschichtsblätter: Jahrgang 1898—1931.
26. Hannoverscher Kurier, Das Wirtschaftsgebiet Niedersachsen-Kassel. Hannover 1928.
27. Hartmann, R., Geschichte der Residenzstadt Hannover. Hannover 1880.
28. Hoeltje, G., Hannover. Berlin 1931.
29. Hoppe, R., Geschichte der Stadt Hannover. Hannover 1845.
30. Jacob-Friesen, K., Einführung in Niedersachsens Urgeschichte. Hildesheim-Leipzig 1931.
31. Jürgens, O., Aus der Vergangenheit der Stadt Hannover. Sonderdruck aus den Hann. Geschichtsbl. 1909.
32. Jürgens, O., Überblick über die Entwicklung der Stadt Hannover. Hannov. Geschichtsbl. 1909.
33. Jürgens, O., Übersicht über die ältere Geschichte Niedersachsens. Hannov. Geschichtsbl. 1912.
34. Jürgens, O., Die ehemalige Vorstadt Hannover. Hannov. Geschichtsbl. 1898.
35. Kageler, Land zwischen Deister und Leine. Hildesheim 1929.

36. Kappe, G., Die Unterweser und ihr Wirtschaftsraum. Bremen 1929.
37. Körting, Gebrüder, 1871—1896. Hannover 1896.
38. Landwirtschaftskammer der Provinz Hannover, Die hannoversche Landwirtschaft und ihre Landwirtschaftskammer. 1931.
39. Langenheim, F., Lüneburg. Diss. Hannover 1926.
40. Leonhardt, K. und Siedentopf, P., Das Buch der alten Firmen der Stadt Hannover im Jahre 1927. Leipzig 1927.
41. Leonhardt, K., Alt-Hannover. Hannover 1926.
42. Ludewig, G., Wirtschaftliche und kulturelle Zustände in Alt-Hannover. Hannover 1929.
43. Maenicke, M., Magdeburg. Diss. Hannover 1925/26.
44. Meurer, F., Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland in seiner Entwicklung zur Regelmäßigkeit auf der Grundlage der Marktgestaltung. Berlin 1914.
45. Penck, A., Die Lage der deutschen Großstädte. Berlin 1912.
46. Peßler, W., Beiträge zur vergleichenden Volkskunde Niedersachsens. Hannoversche Geschichtsbl. 1910.
47. Richthofen, F. v., Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Berlin 1908.
48. Riemer, A., Zur stadthannoverschen Baugeschichte. Hannov. Geschichtsbl. 1912.
49. Riemer, A., Grundbesitz und soziale Stellung der ältesten Bürgerschaft Hannovers und ihr Einfluß auf die Entstehung der Stadt. Hannoversche Geschichtsbl. 1912.
50. Schlüter, O., Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geographische Zeitschrift 1899.
51. Schlüter, O., Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. Berlin 1899.
52. Schmidt, H., Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrande des Mittelgebirges. Ztschrft. des hist. Vereins für Niedersachsen 1896.
53. Schöndorf, F., Geologisches Wanderbuch für die nähere Umgebung von Hannover. Hannover 1919.
54. Schuchhardt, Bodenuntersuchungen an der Stätte der alten Burg Lauenrode. Hannov. Geschichtsbl. 1906.
55. Schuchhardt, Über den Ursprung der Stadt Hannover. Ztschrft. des hist. Vereins f. Niedersachsen 1903.
56. Siedentopf, P., Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung der Stadt Hannover. Hannover 1926.
57. Siedentopf, P., Die bauliche Entwicklung der Stadt Hannover von 1800 bis 1930. Als Vortrag gehalten am 20. Okt. 1931 in der Geographischen Gesellschaft zu Hannover.
58. Spilker, B. v., Historisch-topographisch-statistische Beschreibung der Kgl. Residenzstadt Hannover. Hannover 1819.
59. Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preußen. Bd. 26, 1930.
60. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. 1930.
61. Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover. Bd. 1. 1914, Bd. 2. 1930.
62. Bahnhofsstatistik 1930. Reichsbahndirektorium Hannover.
63. Stoller, J., Über altdiluviale Leineschotter bei Isernhagen. 11. Jahresbericht d. Nieders. Geol. Vereins 1919.
64. Thimme, F., Die geschichtl. Entwicklung der Stadt Hannover. Hannover 1913.
65. Wehrhahn, W., Das Landschaftsbild der Umgebung Hannovers. Hannover 1924.
66. Wolf, P., Hannover. Berlin 1922.

I. Abschnitt.

Die geographische Lage Hannovers.

Kapitel 1.

Hannover im mitteleuropäischen Raum.

Ist eine gute Ortslage der Keim für eine Siedlung, so ist die Lebensfähigkeit und Weiterentwicklung dieses Keimes abhängig von der geographischen Lage der betreffenden Stadt. Das Zusammenwirken dieser beiden Faktoren entscheidet erst über das Schicksal einer Stadt, wobei die geographische Lage ausschlaggebend für die Entwicklung zur modernen Großstadt ist.

Die Blüte Hannovers im Mittelalter war begründet in der guten Ortslage sowie in der günstigen geographischen Lage zu der näheren und weiteren Umgebung. Jedoch den vollen Nutzen ihrer Lage konnte die Stadt erst auswerten, als die Einführung der Eisenbahn eine gänzliche Umwälzung auf dem Gebiete des Verkehrswesens brachte und die Industrie sich immer mehr zum machtvollen Faktor im Wirtschaftsleben emporarbeitete. Verkehr erzeugt Wirtschaft, und umgekehrt ist auch die Wirtschaft verkehrserzeugend. In dieser engen Wechselbeziehung zwischen Verkehr und Wirtschaft liegt der großartige Aufstieg Hannovers in den letzten hundert Jahren von der stillen Residenzstadt zur modernen Halbmillionenstadt begründet.

Durch die Mittellage und durch die schnelle Verbindung weitentlegener Räume durch die modernen Verkehrsmittel ist Deutschland, und innerhalb Deutschlands Niedersachsen zum „Zentralbahnhof des mitteleuropäischen Verkehrs" (Prof. Obst) geworden.

Westeuropa — ein Gebiet mit hochentwickelter Industrie, alter Kultur und dichter Bevölkerung. Osteuropa — Agrarland, kulturarm und dünn besiedelt. Andere Gegensätzlichkeiten zwischen Nord und Süd. Dadurch werden Wirtschafts- und Verkehrsspannungen erzeugt, die sich auszugleichen suchen. Und so strömen die Produkte und Erzeugnisse von West nach Ost und zurück, von Süd nach Nord und Nord nach Süd auf den Straßen, die die Natur diesem Verkehr vorgezeichnet hat.

Von den Pyrenäen durch das französische Tiefland brandet der Verkehr um das Nordkap der deutschen Mittelgebirge bei Hannover längs der Tieflandküste weiter und verliert sich im weiten russischen Raum. Wohl gehen auch Wege am Nordrand der Alpen in west-östlicher Richtung, wohl versucht ein Weg die deutschen Mittelgebirge von Frankfurt nach Leipzig-Dresden zu durchbrechen, aber keiner hat diese gewaltige Bedeutung wie der durch das norddeutsche Tiefland am Nordrande des deutschen Hügellandes entlang. Die Gebirge drängen den Verkehr nach Norden.

Noch eindeutiger sind die Wege von Nord nach Süd durch die Natur vorgezeichnet. Erzeugt durch das Bedürfnis einer Verbindung von Mittelmeer mit Nord- und Ostsee, führt der Weg nordwärts einerseits von Italien über die Alpenpässe durch Bayern, andererseits durch das Rhonetal mit Saône und Doubes durch die Burgundische Pforte in den Rheintalgraben, der seine Verlängerung im Wesertal findet. Die Verkehrsfeindlichkeit dieses windungsreichen Tales läßt den Wegverkehr den benachbarten Leinetalgraben aufsuchen, der bei Hannover in das Flachland mündet. Der Kreuzungspunkt dieser beiden wichtigen Linien läßt Hannover zum bedeutendsten Ort Nordwestdeutschlands werden, zum Mittler zwischen Ost und West, Nord und Süd.

Hannover im deutschen Raum.

Ziehen wir den Blickkreis enger und betrachten Hannovers geographische Lage im Deutschen Reich, so stellen wir fest, daß sich die Wirtschafts- und Verkehrsspannungen zwischen den vier Himmelsrichtungen noch schärfer herausstellen.

Im Westen ließen die kostbaren Bodenschätze am Nordrande des Mittelgebirges Deutschlands wichtigstes und dichtbesiedeltes Industriegebiet entstehen. Kohle und Eisen und die gesamten Erzeugnisse einer hochentwickelten Industrie suchen Absatzgebiete und finden sie im Osten des Reiches, der dafür seine Agrarprodukte der Bevölkerung des Westens zur Verfügung stellt. Dieser Austausch muß durch die enge Pforte gehen, die dadurch entsteht, daß Nordsee und Mittelgebirgsrand sich bis auf hundert Kilometer nähern. Der Schlüssel zu dieser Pforte ist Hannover.

Der Alpengürtel schnürt uns vom Mittelmeer ab und zwingt uns, den Blick nach Norden zu richten. Treppenförmig steigt das Land von den Alpen über die deutschen Mittelgebirge zum Tiefland und zur Küste ab. Dieser Abstieg wird erschwert durch das west-östliche Streichen der Höhenzüge. Will der Süden die so notwendige Verbindung mit den nördlichen Industriegebieten und den Häfen herstellen, so müssen die naturgegebenen Nord-Süd-Längsfurchen aufgesucht werden. An einer solchen Längsfurche, nämlich an der Mündung des Leinetalgrabens, liegt Hannover.

Hannover im niedersächsischen Raum.

Je kleiner der Gebietsteil, den wir betrachten, wird, desto inniger werden die Wechselbeziehungen zwischen der Stadt und der näheren und weiteren Umgebung. Hannover hat den Vorzug, in einer Landschaft zu liegen, die man als fast autark ansprechen kann. Wohl nirgends anders finden wir Industrie und Bergbau, Ackerbau und Viehzucht, Verkehr und Handel in einem solch gesunden Verhältnis verteilt wie in Niedersachsen. Erklärlich werden diese Verhältnisse, wenn man Niedersachsens geographische Lage, seine mannigfaltige Oberflächengestaltung, seinen bunten geologischen Bau und damit seine Bodenschätze sowie sein Klima berücksichtigt.

Niedersachsens geographische Lage ist oben gekennzeichnet worden. Es gilt nun, ein wenig bei seiner Oberflächengestalt zu verweilen.

Das ganze Gebiet kann in drei große Landschaftsgruppen gegliedert werden: Der Harz, das niedersächsische Berg- und Hügelland und das Tiefland mit Geest, Marschen und Inselstreifen.

Massig und geschlossen liegt der Gebirgshorst des Harzes da, ein ruhender Pol in dem wirren Durcheinander des Berg- und Hügellandes. Wohl hat er seine Trabanten aus dem Hügelland in dieselbe nordwest-südöstliche Streichrichtung gezwungen, aber die von Süden nach Norden gerichteten Flußsysteme der Hase, Weser, Leine, Innerste und Oker haben das niedersächsische Berg- und Hügelland vor der Verkehrsfeindlichkeit, wie sie dem Harz eigen ist, bewahrt und die Verbindung zwischen Nord und Süd ermöglicht. Das vielgestaltige Relief des Berg- und Hügellandes setzt sich nach Norden hin fort, doch haben die diluvialen Inlandgletscher, die sich bis ins südliche Niedersachsen hineinerstreckten, alles mit ihrem Gesteinsschutt verdeckt. Dieses niedersächsische Tiefland ist jedoch keineswegs eine Tiefebene, sondern ein hügeliges Flachland, das Erhebungen bis zu 169 m hat (Wilseder Berge). An die Sand- oder Moorgeest schließt sich der Küstensaum der Marschen an. Über älterem Untergrund ziehen sich längs der Küste die aus Sanddünen gebildeten Inseln hin.

Auch im geologischen Bau stellt der Harz etwas Besonderes dar, denn die ältesten Gesteine, die in Niedersachsen anstehen, haben diesen Gebirgsblock gebildet. Die paläozoischen Schichten des Silur, Devon und Karbon wurden im Oberkarbon gefaltet und ermöglichten durch diese Faltung das Emporsteigen des Eruptivgesteins und das Ausfüllen der Spalten mit edlen Erzen.

Das niedersächsische Berg- und Hügelland baut sich vorwiegend aus den Schichten des Mesozoikums auf, jedoch hat der Zechstein auch eine wesentliche Bedeutung. Während im südlichen Teil die Schichten der Trias vorherrschen, sind im nördlichen Jura und Kreide am Aufbau mitbeteiligt. Die saxonische Faltung legte diese Schichten in Falten und ermöglichte dadurch ein Abtragen des weicheren Gesteins, während das härtere in langgestreckten Bergrücken erhalten blieb.

Das Hügelland verschwindet dann nach Norden unter den jungen Ablagerungen des Diluviums und Alluviums. Die sandigen Ablagerungen der Grund- und Endmoränen der Eiszeit verdecken den weitaus größten Teil, nur im Grenzsaum gegen das Bergland findet sich eine dünne Lößdecke. Längs der Urstromtäler ziehen sich weite Dünengebiete hin. Die Schlick- und Schlammablagerungen der Flüsse und des Meeres ließen am Rande der Geest die Marschen entstehen.

Dem geologischen Aufbau Niedersachsens entspricht die Mannigfaltigkeit der Bodenschätze, durch welche die Vielseitigkeit der niedersächsischen Wirtschaft bedingt ist.

Der in der gegenwärtigen Krise um seine Existenz kämpfende Harzer Erzbergbau fördert vorwiegend Kupfer, Blei und Zink sowie Schwerspat. Im nördlichen Vorland des Harzes finden sich in der Unter- und Oberkreide die als Eisensteinkonglomerate ausgebildeten Eisenerzlager, die die Grundlage zum Entstehen der Ilseder Hütte und des Peiner Walzwerkes

bildeten. Bei Osnabrück werden in den Kalken des Zechsteins Brauneisen und Eisenspat abgebaut.

Die Kohlenvorkommen sind gering. Steinkohlen im Karbon bei Ibbenbüren und im Wealdensandstein am Deister. Tertiäre Braunkohle wird östlich von Braunschweig bei Helmstedt und im Gebiet der Hilsmulde bei Thüste im Tagebau gefördert.

Weit größere Bedeutung haben die mächtigen Salzlager des Zechsteins. Längs der tektonischen Linien ist das in der Tiefe liegende Salz pilz- und stockförmig emporgestiegen und bildet die sogenannten Salzlinien. Die wichtigste ist die Allertallinie, die sich von Braunschweig über Celle, Verden nach Bremen zieht, längs welcher die meisten hannoverschen Kaliwerke liegen: Beienrode — Fallersleben — Oelheim — Abbensen — Hänigsen — Wathlingen — Steinförde — Wietze — Hope bis nach Verden. Südwestlich hiervon und parallel dazu streicht die Steinhuder Meer-Linie: Vinenburg — Salzgitter — Salzdetfurth — Sarstedt — Ronnenberg — Wunstorf. Quer zu diesen Salzlinien streicht eine „rheinische" Salzhebungszone von Hildesheim über Lehrte — Celle — Höfer nach Lüneburg.

Der wichtigste Bodenschatz, der im Schoße des Hannoverlandes ruht, ist heute ohne Zweifel das Erdöl. Ein einheitlicher Zug geht durch alle hannoverschen Ölvorkommen, denn sie liegen alle in nächster Nähe von Salzvorkommen. Wir wissen, daß das Öl seine Entstehung nicht dem Salz, wohl aber der Bildung der Salzstöcke und Salzlinien verdankt. Räumlich und ursächlich ist also das hannoversche Erdöl eng mit den Salzstöcken verbunden. Bei und nach der Auffaltung und Bildung der Salzlinien ist das Öl aus seiner ursprünglichen Lagerstätte, den seitlich der Salzstöcke in großer Tiefe liegenden ölreichen Schichten des obersten Jura und der untersten Kreide, emporgewandert und hat sich in aufnahmefähigen, porösen am Salzstockrande steilgestellten Schichten angereichert. Heute haben wir in der Provinz Hannover 4 produktive Ölreviere: 1. Oberg, 2. Ölheim-Oelersee-Dollbergen, 3. Hänigsen-Obershagen-Nienhagen, 4. Wietze-Steinförde.

An verschiedenen Stellen der Heide birgt das Diluvium in den zwischeneiszeitlichen Sedimenten von Süßwasserseen ansehnliche Lager von Kieselgur.

Zuletzt sei noch auf die mannigfache Verwendung der verschiedenartigen Gesteine hingewiesen, die die ausgebreitete Industrie der Steine und Erden entstehen ließ.

Klimatisch steht Niedersachsen unter dem Einfluß des Ozeans. Temperatur und Niederschläge werden von den überwiegend aus westlicher Richtung wehenden Winden beeinflußt. Im Berg- und Hügelland und im Harz ändern sich natürlich die Temperaturen und Niederschläge mit der Höhe, jedoch geht der ozeanische Charakter nicht verloren. Die 4 Jahreszeiten: milder Winter, kühles Frühjahr, kühler Sommer, warmer Herbst sind für Niedersachsen charakteristisch.

Kapitel 2.

Die Landschaft um Hannover.

Abb. 1. Hannovers Höhenlage.
(Quelle: Meßtischblätter 1 : 25 000)

Hannover hat eine ausgesprochene Randlage. Das niedersächsische Berg- und Hügelland schickt seine Ausläufer bis an die Ihme und Leine heran, um sie dann unter den Gesteinsmassen der Eiszeit verschwinden zu lassen. Die Talaue der Leine bildet eine scharfe Grenze. Lediglich der Kronsberg durchbricht jenseits noch einmal den Geschiebesand und wölbt seinen Kreiderücken über 100 m hoch empor. Von Südwesten schieben sich die Höhenzüge des Deisters, des Gehrdener-, Benther- und Lindener Berges, begleitet von dem Gipsberg bei Ronnenberg, dem Tönniesberg, dem Mönchs- und Heisterberg bei Harenberg, nacheinander nach Nordosten vor. Jura und Kreide bilden den Untergrund, der zwischen Deister und Leine, von den Höhenzügen abgesehen, von fruchtbarem Löß bedeckt ist, nördlich und östlich der Leine aber eine Decke von Talsand, Geschiebesand und Kies trägt. Über diese Deckschichten schauen mit ihren über 100 m hohen Rücken der Deister, der Gehrdener Berg, der Benther Berg und der Kronsberg hervor.

Wenn wir noch den Deister in unsere Betrachtungen einbeziehen, so aus dem Grunde, weil seine Kohlenvorkommen bei der Entstehung Lindens als Industrieort eine hervorragende Rolle gespielt haben, und weil er die Landschaft um Hannover nach Südwesten abschließt. Geologisch gehören

seine Gesteine der unteren Kreide an, und zwar der Wealden- oder Wäldertonformationen sowie dem oberen Jura. „Wegen der schönen und regelmäßigen Ausbildung in unserm Deister heißt die Wealdenformation hier allgemein Deisterformation“ [1]). Von Völksen streichen die bis zu 405 m hohen Sandsteinschichten in nordwestlicher Richtung bis nach Bad Nenndorf, verschiedentlich von Kohlenschichten in einer Mächtigkeit von 30 bis 100 cm durchzogen. Nicht allein diese Kohlenvorkommen sind von Bedeutung, der Deistersandstein liefert auch einen ausgezeichneten Baustein, der nicht nur in Hannover, sondern auch in anderen Städten Deutschlands und Europas Verwendung gefunden hat. Im Stemmer Berg tritt zwischen Deister und Leine noch einmal die untere Kreide zutage, während die unteren Kreideschichten der Deistermulde zwischen Stemmer Berg, Gehrdener Berg und Deister, die dem Gault angehören, durch Löß verdeckt sind.

Die Deistermulde wird eigentlich nicht durch den Gehrdener Berg, sondern erst durch die Störungslinie des südlichen Benther Randsprunges begrenzt. Der Gehrdener Berg oder besser gesagt: die Gehrdener Berge ragen innerhalb dieser Mulde als Inseln hervor, weil die die einzelnen Bergkuppen bedeckenden harten Kalke der Oberkreide die darunterliegenden lockeren Mergel der Oberkreide und die weichen Tone der Unterkreide vor der erodierenden Wirkung des Wassers geschützt haben. Wo dieser Schutz gefehlt hat, sind die weicheren Schichten abgetragen und mit der Zeit die einzelnen Bergkuppen herausgearbeitet. In einigen Ziegeleigruben werden die Tone der Unterkreide abgebaut.

Als geologischer Fremdling inmitten seiner Umgebung erhebt sich der Benther Berg zu einer Höhe von 173 m, denn seine Gesteine gehören der ältesten um Hannover anstehenden Formation, der Trias, an. Von seinem Nachbar, dem Gehrdener Berg, ist er durch eine Verwerfung von 1000 m Sprunghöhe getrennt. Der Kern des Benther Berges besteht aus Buntsandstein, der am westlichen Abhange bei den Dörfern Northen und Everloh von Muschelkalk überlagert ist. Die gleichen Muschelkalkschichten treten beim Ronnenberger Gipsberg zutage, so daß, wenn wir noch die fast senkrechte Aufrichtung der Schichten berücksichtigen, wir zu dem Schluß kommen, uns in einem geologischen Aufwölbungsgebiet zu befinden. „Der Ronnenberger Muschelkalkrücken einerseits und der Buntsandstein des Benther Berges andererseits bilden also die beiden Flügel einer Aufwölbungszone, in deren Kern das Salzgebirge des oberen Zechsteins so nahe unter Tage tritt, daß es bergmännisch gewonnen werden kann“ [2]). Der auf der geologischen Karte zwischen Benther Berg und Ronnenberger Gipsberg als Benther Sattel gekennzeichnete Raum bildet heute topographisch eine Niederung, da der Sattel bei der Aufwölbung zerborsten ist und abgetragen wurde. Die dadurch gebildete Niederung hat sich mit jungen Deckschichten ausgefüllt, so daß die aus großer Tiefe emporgepreßten, stark gefalteten Salze des Zechsteins heute nur mehrere 100 m unter der Oberfläche liegen. Mehrere Kalischächte führen bei Benthe, Empelde und

1) Wehrhahn, Das Landschaftsbild der Umgebung Hannovers. Hannover 1924, S. 58.

2) Schöndorf, Geologisches Wanderbuch für die nähere Umgebung von Hannover, Hannover 1919, S. 130.

Ronnenberg in die Tiefe hinab, dagegen wird am Nordrande des Benther Salzgebietes schon im politischen Stadtgebiet Groß-Hannovers bei Badenstedt die Soole durch die Salinen Egestorffshall und Neuhall und am Rande des Lindener Bebauungsgebietes durch die Saline Georgenhall zutage gefördert.

Wir gelangen nunmehr zum letzten Vorposten des Berg- und Hügellandes, zum Lindener Berg, der sich schon innerhalb des Lindener Stadtgebietes erhebt. Auch dieser Berg ist durch Erosion aus seiner Umgebung herausmodelliert. Durch die harten Weißjurakalke, die die Kuppe des 87 m hohen Berges bilden, wurden die darunter liegenden weichen Tone des Braunen Jura vor der Abtragung geschützt. Schon seit dem frühen Mittelalter gestatten die Steinbrüche einen Einblick in den Aufbau dieses Berges, so daß er für die Erforschung und Gliederung des Norddeutschen Jura große Bedeutung erlangte und wegen seines Versteinerungsreichtums in Fachkreisen berühmt war. Jetzt sind die Steinbrüche mit Schutt zugeworfen, und diese geologische Ruine hat für die Stadt Hannover nur noch insofern Bedeutung, als der Gipfel des Berges den burgartigen Hochbehälter des Wasserwerkes trägt.

Einen ähnlichen Aufbau wie der Lindener Berg hat der südlich des Bahnhofs Linden-Fischerhof beginnende, sich in nordsüdlicher Richtung bis Wettbergen hinziehenden Tönniesberg. Der Steinbruch im Weißen Jura sowie die Tongrube im Braunen Jura sind schon seit längerer Zeit nicht mehr in Betrieb.

Interessante geologische Verhältnisse finden wir noch bei den Ortschaften Limmer und Ahlem. Von hier ziehen sich über Harenberg bis Döteberg niedrige, aber langgestreckte Rücken der Juraformation durch die Landschaft. Wie schon bei den obigen Betrachtungen finden wir auch hier, daß härtere Gesteinspakete, Weißer Jura, die Höhenrücken bilden, und daß die weichen Tone des Braunen Jura die Bildung von Senken ermöglicht haben. Das geologisch Interessante und das wirtschaftlich Bedeutsame liegt jedoch in der Schwefelquelle „Limmer Brunnen" und in den Limmer Asphaltgruben bei Ahlem.

Die geologischen Verhältnisse der Schwefelquelle „Limmer Brunnen" sind beim Bau der Umgehungsbahn Seelze-Lehrte genauer erforscht worden. Unter einer Lehmschicht standen Schichten des mittleren Jura (Dogger). Diese Schicht enthält bituminösen Kalkstein und Schwefelkies. Das Wasser kommt vermutlich als Gipswasser aus dem Ronnenberger Triasgebiet und tritt in der Nähe des Davenstedter Holzes in den zerklüfteten, bituminösen Kalkstein ein, in welchem es dann in Schwefelwasser umgesetzt wird.

Weit bedeutender als diese Schwefelquelle sind jedoch die Asphaltgruben, „weil sie außer den am Westhange des Hils im Braunschweigischen gelegenen, sogenannten Vorwohler Vorkommen die einzige abbauwürdige Asphaltlagerstätte von Norddeutschland sind" [1]). Nach Schöndorf sind diese Asphaltlagerstätten sekundärer Art, d. h. das Bitumen ist erst später in die Kalksteine des Weißen Jura eingedrungen. Dieses Ein-

1) Schöndorf, a.a.O., S. 46.

dringen wurde ermöglicht durch das Einbrechen einer Weiß-Jura-Scholle zwischen Braunen Juraschichten und durch die dadurch erfolgte Zertrümmerung des niedergebrochenen Weißen Jura. Das Bitumen ist dann in flüssiger Form nach oben gedrungen und von den Kalken und Mergeln je nach ihrer Porösität aufgenommen worden. Dieses Ölvorkommen steht wahrscheinlich auch mit dem Benther Salzgebiet in ursächlichem Zusammenhang.

Gänzlich andere Verhältnisse finden wir jenseits der Talaue der Leine. Bevor wir auf diese näher eingehen, wollen wir die gegenwärtigen hydrographischen Gegebenheiten feststellen.

Auf der geologischen Karte hebt sich deutlich der breite alluviale Talboden der Leine ab. Von Nordstemmen zieht er sich in nordöstlicher Richtung bis Sarstedt hin, um dann in einem Knick seine Richtung zu ändern und die nordwestliche einzuschlagen. Auffallend ist die große Breite der Talaue, die bei Grasdorf-Harkenbleck beginnt, und die sich nach Hannover hin allmählich verringert. Innerhalb des Stadtgebietes tritt dann noch einmal im Laufe der Leine mit einem Knick eine Richtungsänderung ein, und zwar nach Westnordwest, gleichsam den Lindener Berg als Strompfeiler benutzend. Diese Richtung wird bis dicht vor Wunstorf eingehalten und geht dann bis hinter Neustadt in die nördliche über.

Innerhalb dieser Talaue fließt die Leine in zahlreichen Windungen dahin. Zwischen der Südstadt und dem Lindener Bahnhof Fischerhof stürzt der Hauptteil des Leinewassers durch den „Schnellen Graben" in das fast 2 m tiefer liegende Bett der Ihme oder Ricklinger Beeke, dadurch aus einem bescheidenen Bach plötzlich den Hauptstrom bildend. Ihme und Leine laufen nun fast parallel bis zur Vereinigung bei der Glocksee in der Nähe des Leinehafens. Die Leine gabelt sich noch einmal im Stadtgebiet in der Nähe des Schlosses und bildet eine Insel. Hier ist auch zwischen dem Lindener Berge und dem gegenüberliegenden „Hohen Ufer" die sonst so breite Talaue der Leine taillenartig zusammengeschnürt.

Während der letzten Jahrtausende hat die Leine bei ihren jährlichen Überschwemmungen in der Talaue einen feinen, tonartigen Schlick abgelagert, der in zahlreichen Ziegeleien oberhalb und unterhalb der Stadt verarbeitet wird. Da die Überschwemmungen einen feldmäßigen Anbau verhindern, sind fruchtbare Flußmarschen entstanden, die sich bis in die Stadt hineinziehen. Zu beiden Seiten des Flusses dehnt sich ein saftiger, grüner Wiesengrund aus.

Mit der Leine haben wir, von Südosten kommend, die Grenze des Berg- und Hügellandes erreicht. Jenseits des Flusses haben die Sande des Diluviums die untere Kreide bedeckt. Geschiebesand und Kies der Eiszeit und Talsand in der Wietzeniederung überziehen in verschiedener Mächtigkeit die leicht gewellte Oberfläche. Heidesand und Moor sind die Kennzeichen des nördlich der Stadt gelegenen Gebietes. Die Stadt selbst ist auf dem Diluvium erbaut, das Bebauungsgebiet und die unmittelbare Umgebung der Stadt nach Norden und Osten sind fast eben und ohne größere Niveauunterschiede. Lediglich einige dünenartige Moränen bringen etwas Abwechslung in das Landschaftsbild und haben, wie wir weiter unten hören werden, für die Anlage Hannovers eine wesentliche Bedeutung gehabt.

Vorpostenartig sind in weiteren Abständen der Stadt Moore vorgelagert, und zwar das Garbsener Moor im Westen, das Langenhagener Moor im Norden und das Altwarmbüchener Moor im Osten. Südlich des Altwarmbüchener Moores vom Seckbruch bei Misburg bis zur Leineniederung riegelt gleichsam der Kronsberg das Einflußgebiet der Stadt nach Südosten hin ab. Aus diluvialen Sanden und Moorbildungen erhebt sich allmählich der langgestreckte, 105 m Höhe erreichende Kronsberg. Auch hier waren es die harten Deckgesteine der Oberkreide, die der Erosion größeren Widerstand entgegensetzten als die weicheren Schichten westlich und östlich davon. Diese Gesteine der Oberkreide werden bei Misburg in großen Mergelgruben zur Zementfabrikation abgebaut. Die Moor- und Bruchbildungen bei Misburg hängen auf das engste mit dem Untergrunde zusammen, denn „die Mergel liefern bei der Verwitterung einen zähen, tonigen Boden, der für Wasser sehr schwer durchlässig ist“ [1]).

Zusammenfassend können wir sagen, daß die Natur den kleinen Raum zwischen Deister und Leine geradezu verschwenderisch gesegnet hat. Der Lößboden gibt eine fruchtbare Ackerkrume. Zwischen wogenden Roggenfeldern erheben sich die Fördertürme der Kalibergwerke und rauchen die Schlote der Salinen. Am Deisterrande führen Schächte nach den Kohlenflözen in die Tiefe. Bei Ahlem finden sich Asphaltvorkommen und bei Limmer tritt eine Schwefelquelle zutage. Der Ton der Leineniederung wird in zahlreichen Ziegeleien gebrannt.

Überschreiten wir die Leine und gelangen nördlich von Hannover in die Sandgebiete der Lüneburger Heide, so scheint die Natur schon sparsamer gewesen zu sein. Aber die reichen Bodenschätze wiegen die Dürftigkeit des Ackerbodens voll auf. In gesetzmäßig verlaufenden Linien treten die Salzpfeiler oder Salzstöcke auf. In den Randzonen der Zechsteinsalzstöcke befinden sich die wertvollen Erdöllagerstätten. Bei Unterlüß wird Kieselgur abgebaut, bei Groß-Ilsede werden Erze gefunden und in Peine verarbeitet. Misburgs Fabriken zeugen von einer blühenden Zementindustrie.

Wahrlich, in einer solchen Landschaft fiel der Keim einer Stadtsiedlung auf fruchtbaren Boden. Wenn auch Jahrhunderte vergingen, ehe Hannover die Gunst seiner Lage voll ausnutzen konnte, das letzte Jahrhundert sah mit der Erschließung all dieser Schätze auch Hannover zum staatlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkt Nordwestdeutschlands aufblühen.

II. Abschnitt.

Die Verkehrsgeographie Hannovers.

Kapitel 3.

Hannover im Landstraßennetz.

Die Verkehrslage zur näheren und weiteren Umgebung ist von jeher der Lebensnerv einer Stadt gewesen. Waren in der Vergangenheit Land-

1) Schöndorf, a.a.O., S. 77.

straßen und Flüsse die Hauptverkehrsadern, so hat im letzten Jahrhundert die Eisenbahn alle Verkehrseinrichtungen weit überflügelt. Die Kanäle haben das natürliche Flußsystem vervollständigt. Flugzeug und Auto geben in der Gegenwart dem Verkehr ein neues Gesicht. Die früher so große Abhängigkeit der Verkehrswege von den natürlichen Gegebenheiten der Landschaft besteht dank der Entwicklung der modernen Technik heute nicht mehr in diesem Maße, ja das Flugzeug hat diese Schwierigkeiten weitgehend überwunden.

Die Ausführungen über die geographische Lage haben erkennen lassen, daß Hannovers Bedeutung als Verkehrszentrum aus der Kreuzung der Ostwest- und Nordsüd-Straßen hervorgegangen ist. Diese Tatsache werden wir immer wieder feststellen müssen, wenn wir Hannovers Entwicklung, insbesondere in den letzten 100 Jahren, erklären wollen.

Seit der Eröffnung des Eisenbahnverkehrs hatte die Landstraße ihre überragende mittelalterliche Bedeutung verloren. Keine großen Heere und keine schwerbeladenen Planwagen zogen mehr auf den Landstraßen von Stadt zu Stadt, von Land zu Land. Nur im Nahverkehr spielte sie noch eine gewisse Rolle. Das alte Handelsstraßensystem wurde von dem modernen Eisenbahnnetz abgelöst. Hielten sich auch im großen und ganzen die Schienenwege, genau wie früher die alten Heer- und Handelsstraßen, an die von der Natur vorgezeichneten Linien, so trat doch mit dem Fortschreiten der Technik eine größere Beweglichkeit und eine weitgehendere Unabhängigkeit von der Erdoberfläche beim Anlegen der Verkehrslinien ein.

Städte wie Braunschweig, Hildesheim und Einbeck konnten sich zu bedeutenden Plätzen im Mittelalter entwickeln, weil sie Kreuzungs- oder Etappenorte an den weststost oder nordsüd gerichteten Handelsstraßen waren. Ihnen blieb der Impuls zu neuer wirtschaftlicher Entwicklung versagt, weil sie in den Verkehrsschatten der neuzeitlichen Hauptverkehrslinien zu liegen kamen.

Doch auch das Alte wird einmal wieder modern. Auch die Landstraßen kommen wieder zu Ehren. Der Kraftwagen hat sie erobert. Nicht nur Personenwagen, sondern auch Lastwagen bevölkern sie von Jahr zu Jahr in immer größerer Anzahl.

Die Bedeutung Hannovers als Knotenpunkt im deutschen Fernstraßennetz ergibt sich sehr deutlich aus den Veröffentlichungen des Reichsverkehrsministers. Diese Fernverkehrsstraßen sind fortlaufend numeriert, und Hannover wird von vier dieser Straßenzüge durchquert. Es sind dies folgende Linien:

Nr. 1: Reichsgrenze — Aachen — Jülich — Düsseldorf — Dortmund — Paderborn — Hameln — **Hannover** — Braunschweig — Magdeburg — Brandenburg — Berlin — Küstrin — Landsberg — Marienburg — Elbing — Königsberg — Gumbinnen — Reichsgrenze.

Nr. 3: Travemünde — Lübeck — Hamburg — Celle — **Hannover** — Alfeld — Göttingen — Kassel — Marburg — Gießen — Frankfurt a. M. — Darmstadt — Heidelberg — Karlsruhe — Freiburg i. Br. — Reichsgrenze bei Basel.

Nr. 6: Bremerhaven – Bremen — Nienburg – Hannover Hildesheim — Goslar — Halberstadt — Halle — Leipzig — Dresden — Breslau.

Nr. 65: Reichsgrenze – Schüttdorf — Rheine — Osnabrück — Bohmte — Minden — Stadthagen — Hannover.

Abb. 2. Hannovers Verkehrslage
(Quelle: Karte 1 : 100 000)

Ein Vergleich dieser Aufstellung mit den Straßen in Abb. 2 zeigt, daß mit einer Ausnahme sämtliche auf Hannover zustrebende Hauptstraßen Teile dieser Fernverkehrsstraßen sind. Es ist nur zu natürlich, daß sich diese modernen Autofernstraßen zum Teil an die alten Heer- und Handelsstraßen halten, die schon vor Jahrhunderten ihren Verlauf den natürlichen Gegebenheiten der Erdoberfläche verdanken.

Die Fernstraße Nr. 3 hält sich durchaus an die alte Leinetalstraße. Von Ost- und Nordsee kommt sie über Lüneburg und Celle auf Hannover zu, überquert im Stadtgebiet die Leine und läuft über Pattensen — Elze — Alfeld — Einbeck — Northeim — Göttingen im Leinetal nach Süden. Jeder Ortsname hat einen guten Klang und eine besondere Bedeutung an dieser ehrwürdigen Nord-Süd-Straße, die durch ihre Flußüberquerung am Leineknick mit den Keim für die städtische Siedlung Hannover legte.

Auf eine alte Vergangenheit kann auch die Fernstraße Nr. 6 zurückblicken. Als Verbindungsstraße der beiden Bistümer Bremen und Hildesheim zwang sie die 4 Hauptstraßen der Altstadt in ihre Richtung, parallel zur Leine, und gab dadurch dem Altstädter Straßennetz das Gepräge. Im gegenwärtigen Fernstraßennetz führt sie dann weiter über Goslar – Halle — Leipzig — Dresden nach Schlesien.

Hannover verdankt diesen beiden erwähnten Straßen seine Entstehung als Brücken- und Etappenort. Die mittelalterliche Stadt konnte aber ihren niedersächsischen Schwesterstädten an Macht und Glanz nicht gleichkommen, weil ihr die so überaus wichtige Ost-West-Verbindung fehlte. Aus welchen Gründen das der Fall war, ist später zu zeigen. Diese Lücke ist im neuen Landstraßennetz auch ausgefüllt. Die Fernstraße Nr. 1 verbindet den Rhein mit dem Osten Deutschlands. Von Hameln kommend, erreicht sie Hannover und verläßt die Stadt in Richtung Peine — Braunschweig —

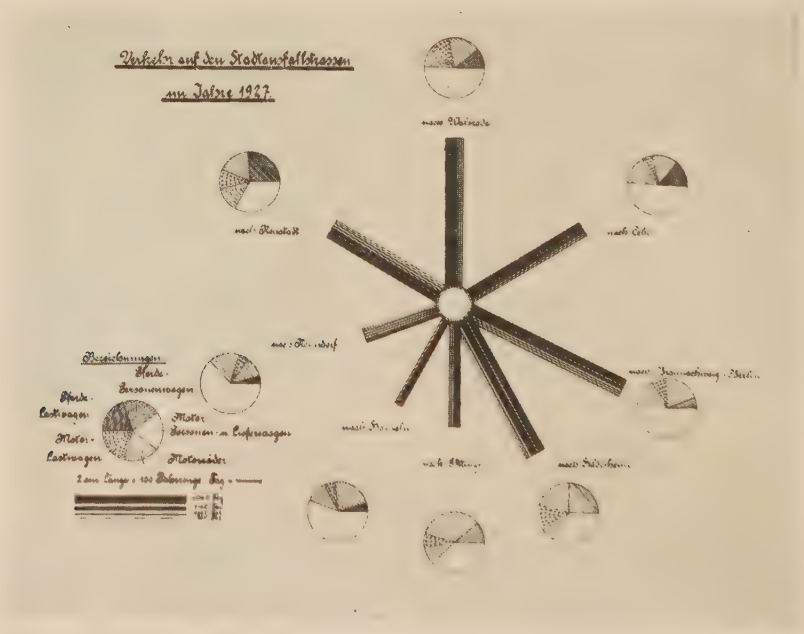

Abb. 3. Verkehr auf den Stadtausfallstraßen im Jahre 1927.
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover)

Magdeburg. Sie trifft sich in Hannover mit einer anderen West-Oststraße, die von Holland als Fernstraße Nr. 65 über Rheine Osnabrück – Minden — Nenndorf kommt.

Geringere Bedeutung für den Fernverkehr hat die Heidestraße, die Hannover über Langenhagen in Richtung Walsrode verläßt.

Eine Zählung des Verkehrs auf den Stadtausfallstraßen im Jahre 1927 gibt uns wichtige Aufschlüsse über die gegenwärtige Verkehrsbelastung dieser Straßen. Gezählt wurden in 6 Tagen in der Zeit von 7 bis 20 Uhr Kraftfahrzeuge, und zwar nur Motorräder, Personen-, Liefer- und Schwerlastwagen, dazu Pferdefuhrwerke, und zwar Personen- und Lieferwagen sowie Schwerlastwagen.

In der Darstellung zeigt die Länge der Pfeile die Gesamtzahl der Fahrzeuge aller Art an. Danach hat die Richtung Braunschweig — Berlin mit 705 Fahrzeugen täglich das Maximum vor den Richtungen Hildesheim mit 627 und Walsrode mit 610, weil diese Straße die wichtige Verbindung nach Osten mit der Reichshauptstadt herstellt. Es ist erklärlich, daß die drei nach dem niedersächsischen Berg- und Hügelland hinzielenden Straßen nicht die gleiche Anzahl Fahrzeuge aufweisen können, wie die anderen in der Ebene verlaufenden Landstraßen.

Die Verkehrsbelastung der Landstraßen wird durch die verschiedene Stärke der Striche gekennzeichnet. Dabei fällt die starke Belastung der Hildesheimer Landstraße mit 2186 to täglich auf. Die Landstraße zwischen Hannover und Hildesheim hat auch heute noch für die nur 30 km voneinander entfernt liegenden Städte ihre Bedeutung nicht verloren. Außerdem schiebt sich die hannoversche Industrie längs dieser Straße über Döhren, Wülfel, Laatzen immer weiter nach Süden vor. Dagegen ist die Belastung der Nenndorfer Landstraße mit 840 to täglich sehr gering. Das ist nicht verwunderlich, wenn wir beachten, daß sich unter 100 Fahrzeugen nicht einmal 10 Lastfuhrwerke befinden. Es überwiegt der Personenverkehr, angezogen durch das nahe Bad Nenndorf, aber auch verursacht durch den Fernverkehr des schnellen Personenautos. Im übrigen ist die Belastung der 4 Hauptstraßen nach Neustadt, Walsrode, Celle und Braunschweig auffallend gleich.

Die Kreise zeigen die prozentuale Beteiligung der einzelnen Fahrzeuggattungen am Gesamtverkehr. Dabei ist die starke Beanspruchung der Landstraßen durch die Kraftfahrzeuge klar erkenntlich. Auf 5 von 8 Ausfallstraßen beträgt allein schon der Anteil der Personen- und Lieferwagen 50% und darüber des Gesamtverkehrs. Da der Personenkraftwagen zur schnellen Überwindung größerer Entfernungen benutzt wird, beweist die vorstehende Tatsache die Bedeutung Hannovers als Knotenpunkt im Fernverkehrsstraßennetz. Der Pferdelastfuhrverkehr hat sich aus den oben erwähnten Gründen auf der Hildesheimer Landstraße mit 47,2% am stärksten erhalten.

Der noch immerhin beachtliche Verkehr der Pferdefuhrwerke auf den Landstraßen wird dadurch veranlaßt, daß die Lebensmittelzufuhr aus der unmittelbaren Umgebung nach Hannover noch zum Teil durch die bäuerlichen Gespanne stattfindet. Nach den Wochenmärkten eilen die Bauern in

die Stadt, um die Bevölkerung mit Gemüse zu versorgen. Im Herbst sind allenthalben die planbespannten Wagen mit Kartoffeln beladen auf den Straßen der Stadt zu finden.

Erwähnung sollen an dieser Stelle noch die Außenlinien der Straßenbahn finden. Bedeutung haben diese Linien, weil sie eine bequeme Verbindung der Landgemeinden mit der Stadt herstellen, und dadurch einerseits den Absatz ländlicher Produkte erleichtern und die Nahrungsmittelzufuhr nach der Großstadt fördern, andererseits die Landbevölkerung zum Einkauf in die Stadt bringen. Weiterhin gestattet eine gute Verbindung mit dem Zentrum der Stadt eine Verlegung der Industrien und Wohnbezirke an die Stadtperipherie. Übersehen dürfen wir auch nicht die Wichtigkeit dieser Straßenbahnlinien für den Ausflugsverkehr.

Nach dem Deister führt eine Strecke durch das Calenberger Land und endet in Barsinghausen. Sie verbindet außerdem Hannover mit Linden und seinen industriellen Vororten und hat dadurch einen lebhaften Arbeiterverkehr. Im Güterverkehr befördert sie die Erzeugnisse der Landwirtschaft zwischen Deister und Leine nach Hannover und versorgt die Industrie mit der Deisterkohle. Beliebte Ausflugsziele sind der Benther Berg, der Gehrdener Berg und der Deister.

Mit Hildesheim stellt eine Linie der Straßenbahn die Verbindung her und erschließt somit zugleich die Ortschaften zwischen den beiden Städten. Eine Zweiglinie verbindet das alte Städtchen Pattensen mit der Hauptstrecke. Hildesheim, das norddeutsche Nürnberg, ist das Ziel vieler Wanderer, die auch die Hildesheimer Berge aufsuchen. Ein lebhafter Personenverkehr herrscht also auf dieser Strecke.

In Richtung Peine fährt eine Straßenbahn durch landwirtschaftliche Gebiete bis Haimar. Sie ist wichtig für die Zuführung von Lebensmitteln nach Hannover. Von Anderten verläuft eine Zweiglinie über Misburg nach Buchholz und erschließt das Misburger Zementindustriegebiet.

Die Heide wird durch 2 Linien erschlossen, von denen die eine über Buchholz nach Burgwedel führt, während die andere die neuen Industriebezirke von Brink und Langenforth mit der Stadt verbindet und in Langenhagen endet.

Kapitel 4.

Hannover als Eisenbahnknotenpunkt.

Wenn sich Hannover zu dem bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkt Niedersachsens entwickeln konnte, so liegt das in seiner hervorragenden geographischen Lage begründet. Es ist schon dargelegt worden, daß Hannover Kreuzungspunkt zweier bedeutender Verkehrslinien ist, die als von der Natur vorgezeichnete Linien auch von dem modernen Eisenbahnverkehr benutzt werden mußten. Hannover ist dadurch Durchgangsort für folgendes Liniensystem geworden:

Emden — Bremen
London — Vlissingen
Amsterdam
Paris — Köln

Hannover
und

Stettin — Petersburg
Berlin — Warschau
Leipzig — Odessa

(Würzburg — Bayern) Italien
Skandinavien — Hamburg — Hannover (Frankfurt — Basel) Marseille.

Diese eminent günstige Verkehrslage inmitten einer fast autarken Wirtschaftsprovinz gab Hannover den stärksten Antrieb zur Entwicklung als Verkehrs- und Industriezentrum Niedersachsens, und damit zur Entwicklung als Großstadt.

„Bei der Anlage des deutschen Eisenbahnnetzes im vorigen Jahrhundert sind in stärkstem Maße die politischen Interessen der deutschen Bundesstaaten und Prestigefragen mitbestimmend gewesen."

„Die Linienführung im niedersächsischen Gebirgsland von Rheine bis über Braunschweig hinaus läßt noch heute erkennen, daß die Eisenbahn nicht als ein einheitliches Netz von vornherein entworfen und gebaut ist, sondern daß das Netz aus kleinen Teilstrecken zusammengesetzt ist, die man aus politischen und anderen Rücksichten baute und durch später hergestellte Verbindungslinien verknüpfte" [1]).

So förderte Preußen alle Bestrebungen eines Bahnbaues von West nach Ost, um dadurch eine Verbindung der Mark mit Westfalen durch die Linie Magdeburg — Braunschweig — Lehrte — Hannover — Minden herzustellen. Wenn auch zunächst Sonderbestrebungen irgendwelcher Art bei der Anlage dieser Linie eine Rolle spielten, so fielen diese doch mit den naturgegebenen Notwendigkeiten zusammen und ließen dadurch Hannovers wichtigste Eisenbahnlinie entstehen. Lediglich bei der östlichen Hälfte vollzog sich insofern eine Änderung, als die Linie Hannover — Obisfelde — Stendal - Berlin später den Vorzug vor der Linie Hannover — Braunschweig — Magdeburg — Berlin erhielt. Die Hannover — Braunschweiger — und Hannover — Mindener Bahn wurden gleich mit Doppelgleisen angelegt.

Die Kurzsichtigkeit jener Zeit verhinderte eine direkte Verbindung Hannover — Harburg — Hamburg und ließ Lehrte zum Kreuzungspunkt werden. Die Nord-Süd-Linie führte zunächst von Hildesheim über Lehrte nach Celle — Harburg, so daß heute noch durch den Maschinenwechsel in Lehrte bei den Schnellzügen Hannover — Harburg ein unerfreulicher Aufenthalt entsteht.

Der Betrieb wurde nach und nach, sowie die einzelnen Bahnstrecken vollendet wurden, eröffnet, und zwar:

von Hannover	nach	Lehrte	am	23. Oktober	1843
„ „	„	Peine	„	1. Dezember	1843
„ „	„	Braunschweig	„	19. Mai	1844
„ Lehrte	„	Celle	„	15. Oktober	1844
„ „	„	Hildesheim	„	12. Juli	1846
„ Celle	„	Harburg	„	1. Mai	1847
„ Hannover	„	Minden	„	15. Oktober	1847
„ Wunstorf	„	Bremen	„	12. Dezember	1847

(aus: Hannover und Umgebung, 1874, S. 118).

1) Brüning, Niedersachsen im Rahmen der Neugliederung des Reiches. Hannover 1929, Bd. 2, S. 156.

Es fehlte nun noch die so wichtige Südbahn, die die Verbindung Süd- und Mitteldeutschlands mit den Häfen herstellen sollte. Eile war geboten, wenn nicht Hannover umgangen werden und seine Bedeutung als Kreuzungspunkt verlieren sollte. Der Bau wurde streckenweise durchgeführt, und die Eröffnungen fanden statt:

von	Hannover	nach	Alfeld	am 1. Juli	1854
„	Hildesheim	„	Nordstemmen	„ 1. Juli	1854
„	Alfeld	„	Göttingen	„ 1. Juni	1855
„	Göttingen	„	Münden	„ 8. Mai	1856
„	Münden	„	Kassel	„ 23. Sept.	1856

(aus: Hannover und Umgebung, 1874 S. 127).

Die Südbahn verläuft von Hannover bis Göttingen im Leinetalgraben, erklimmt bei Dransfeld die Wasserscheide zwischen Leine und Weser und verfolgt von Münden das Fuldatal bis Kassel.

Private Gesellschaften bemühten sich um die Erschließung des Deister-Berglandes durch den Bau der Eisenbahnlinie Hannover — Hameln mit einer Abzweigung Weetzen — Barsinghausen — Nenndorf — Haste. Dr. Stroußberg erhielt 1868 von der Preußischen Verwaltung die Konzession zum Bau der Bahn. Die ungünstigen Steigungsverhältnisse verhinderten die Ausführung als Hauptlinie mit Schnellzugverkehr, zumal die privaten Gesellschaften außerdem noch andere Interessen verfolgten als die staatlichen Stellen. In der Richtung von Hannover nach Altenbeken liegen

im Steigen	57,3 km
im Gefälle	17,3 km
horizontal	30,5 km

Eröffnung der Strecken:

von	Hannoner	nach	Hameln	am 13. April	1872
„	Hameln	„	Pyrmont	„ 10. August	1872
„	Pyrmont	„	Steinheim	„ 1. Oktober	1872
„	Steinheim	„	Altenbeken	„ 30. Dezember	1872
„	Weetzen	„	Barsinghsn.	„ 1. Mai	1872
„	Barsinghsn.	„	Haste	„ 10. August	1872
„	Linden-Fischerhof	„	Linden-Küchengarten	„ 1. August	1873

1874 wurde die Linie Löhne — Hameln — Elze — Nordstemmen — Hildesheim eröffnet

Die Bahn Lehrte — Obisfelde — Stendal — Berlin wurde für die ganze Hauptlinie gleich zweigleisig ausgeführt und am 1. Dezember 1873 in der ganzen Ausdehnung eröffnet. Dadurch verlor die Strecke über Braunschweig und Magdeburg ihre Bedeutung, und die beiden Städte lagen nun im Verkehrsschatten der West-Ost-Straße. Sie hatten gleichsam mit Hannover die Rolle vertauscht, so daß die stolzen mittelalterlichen Städte Braunschweig und Magdeburg mit dem aufstrebenden Hannover der Neuzeit nicht Schritt halten konnten.

Der Hauptbahnhof wurde durch den Bau der großen Güterumgehungsbahn Seelze — Lehrte entlastet, und der Ausbau der gewaltigen Verschiebebahnhöfe Seelze und Lehrte gestattete einen reibungslosen Ablauf des Güterverkehrs.

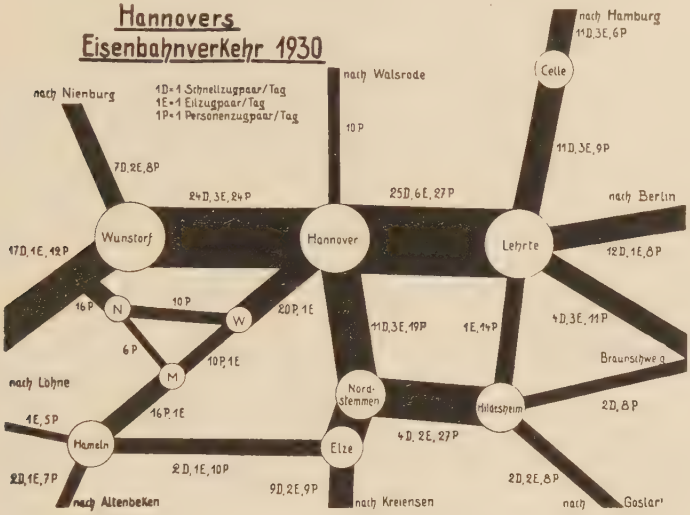

Abb. 4. Hannovers Eisenbahnverkehr 1930.
(Quelle: Fahrplan der Reichsbahn 1930)

Die Abbildung 4 gibt ein anschauliches Bild über die Verkehrsbedeutung der einzelnen Linien. Es nimmt nach dem bisher Ausgeführten nicht wunder, daß in west-östlicher Richtung die Strecke Wunstorf — Hannover — Lehrte eine solch hohe Verkehrsbelastung zeigt, zumal Wunstorf und Lehrte mehrere Hauptstrecken sammeln und sie dann nach Hannover führen.

Von Westen kommend, vereinigen sich die beiden Hauptlinien Holland — Rheine — Osnabrück und Rheinland — Hamm — Bielefeld in Löhne und laufen geschlossen über Minden — Wunstorf auf Hannover zu, um sich dann östlich in Lehrte — Oebisfelde — Stendal — Berlin und Lehrte — Braunschweig — Magdeburg — Berlin zu teilen. Zu beachten ist, daß auf der Strecke Hamm — Hannover — Lehrte wohl die längste viergleisig ausgebaute Eisenbahnhauptlinie Deutschlands, ja ganz Europas zu finden ist, und daß auf dieser Srecke mit die höchsten Geschwindigkeiten im deutschen Schnellzugverkehr erreicht werden.

Die Südbahn über Kreiensen — Elze — Nordstemmen findet ihre Fortsetzung nicht in der Heidebahn über Walsrode nach Hamburg, sondern muß den Umweg über Lehrte machen, wo sie über Celle Hamburg erreicht. Um Lehrte zu entlasten und eine bessere Verbindung herzustellen, ist eine direkte Verbindung Hannover — Celle im Bau.

In Wunstorf zweigt die Linie Hannover — Nienburg — Bremen ab. Südlich von Hannover verläuft noch eine weniger bedeutende West-Ost-Linie über Altenbeken — Hameln — Elze — Nordstemmen — Hildesheim — Braunschweig — Magdeburg.

Von der Nord-Süd-Bahn zweigt in Nordstemmen die Linie Hannover — Hildesheim — Goslar — Halberstadt — Halle — Leipzig ab.

Die Deisterbahnen vermitteln den Nahverkehr mit Hannover. Von der Linie Hannover — Hameln zweigen in Weetzen und Münder zwei Strecken ab, die sich in Nenndorf vereinigen und bei Haste die Hauptstrecke erreichen. Die Linie Weetzen — Nenndorf läuft über Barsinghausen am Fuße des Deisters entlang, während die Strecke Münder — Nenndorf das Tal zwischen Deister und Süntel benutzt. Abgesehen von einem Eilzug Hannover — Hameln verkehren auf diesen Strecken nur Personenzüge.

Leider fehlt es an statistischen Angaben über Zahl und Reiseziel der Hannover verlassenden Reisenden, so daß eine nähere Untersuchung über die räumliche Verbreitung des Personenverkehrs nicht möglich ist. In der folgenden Tabelle sind nur die auf den einzelnen hannoverschen Bahnhöfen ausgegebenen Fahrkarten verzeichnet, und zwar ist der Jahresdurchschnitt von 1921 bis 1930 in Vergleich gesetzt zu 1913. Es ist immer wieder zu betonen, daß alle statistischen Angaben der Nachkriegszeit äußerst vorsichtig anzuwenden sind, da seit dem Kriege in Wirtschaft und Verkehr kein Normalzustand herrscht, sondern die dauernden Krisen die Zahlenangaben verzerren.

		Hauptbhf.	Hainholz	Leinhausen	Herrenhausen	Kleefeld	Bismarckstr.	Wülfel	Linden	Zus.
1913	abs	3512,1	·	60,2	18,7	29,9	39,3	16,6	132,1	3808,8
	%	92,2	—	1,6	0,5	0,8	1,0	0,4	3,5	100,0
Durchschnitt	abs	5321,3	187,9	129,2	24,0	80,0	71,8	60,0	152,8	6027,9
1921 —	%	88,3	3,1	2,1	0,4	1,4	1,2	1,0	2,5	100,0
1930										

Tab. 1. Personenverkehr der Reichsbahn.
(Ausgegebene Fahrkarten in 1000)

Auffallend ist trotzdem die starke Verkehrssteigerung der Nachkriegszeit im Vergleich zu 1913. Der Hauptbahnhof beherrscht mit 92,2% der ausgegebenen Fahrkarten im Jahre 1913 den Personenverkehr vollkommen und läßt den Vorortbahnhöfen nur untergeordnete Bedeutung zukommen. Je mehr jedoch in der Zeit nach dem Kriege die Bebauung an der Stadtperipherie und in den Vororten fortschreitet, desto mehr kommen auch die Vorortbahnhöfe auf Kosten des Hauptbahnhofes zur Geltung.

Blum warnt jedoch, den „Weltverkehr" und die „erstklassigen Weltverkehrslinien" zu überschätzen und schreibt: „Maßgebend für den Verkehr sind nicht die ‚Expreß'- und ‚Luxus'-Züge, die in so mancher verkehrsgeographischen Darstellung eine so große Rolle spielen, sondern die „schmutzigen" Güterzüge, die Kohle, Steine, Dünger fahren, und zwar über durchschnittlich recht bescheidene Streckenlängen" [1].

1) Blum, Betrachtungen zur Verkehrsgeographie, Berlin 1920.

Diese Ansicht wird durch folgende Untersuchung bestätigt.

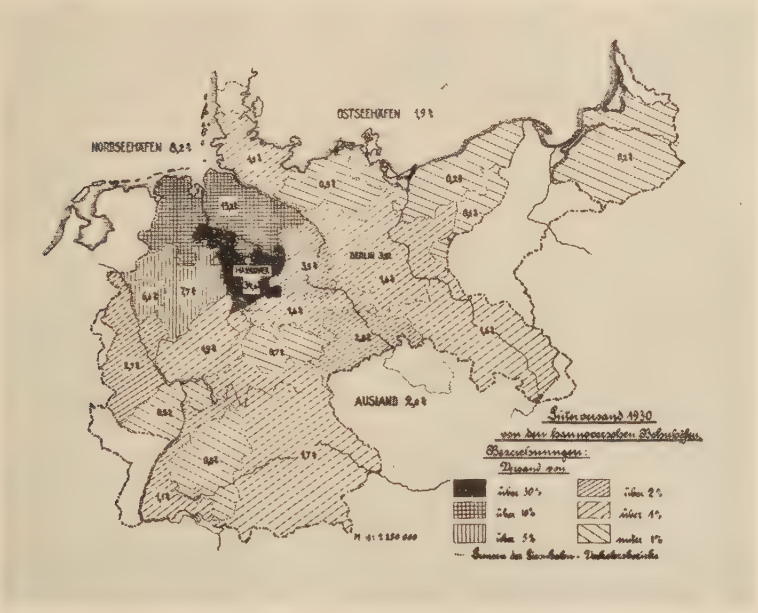

Abb. 5. Güterversand 1930 von den hannoverschen Bahnhöfen.
(Quelle: Angaben der Reichsbahndirektion Hannover)

Auf Abbildung 5 ist der Güterversand im Jahre 1930 von den hannoverschen Güterbahnhöfen nach den einzelnen Eisenbahn-Verkehrsbezirken dargestellt. Das Zahlenmaterial wurde mir von der Verkehrskontrolle II der Reichsbahndirektion Hannover zur Verfügung gestellt. Dieselben Zahlen für den Empfang waren nirgends zu erhalten. (Grund siehe weiter unten).

34,6% des gesamten Güterversands bleiben im Verkehrsbezirk Hannover, der die Regierungsbezirke Hannover und Hildesheim, die Länder Braunschweig und Schaumburg-Lippe und den Kreis Schaumburg umfaßt. Also durchfahren die Güterzüge doch „durchschnittlich recht bescheidene Streckenlängen."

Ziehen wir den Kreis weiter und fügen zu dem eben genannten Eisenbahnverkehrsbezirk 11b die Verkehrsbezirke 11a (Land Oldenburg, Regierungsbezirke Lüneburg, Stade, Osnabrück und Aurich ohne Nordseehäfen mit 13,2%), 22 und 23 (Ruhrgebiet mit 6,6%), 24 (Provinz Westfalen mit 7,7%), 25 und 26 (Rheinprovinz mit 2,7%), und 18 (Regierungsbezirk Magdeburg und Land Anhalt mit 3,5%) hinzu, ergibt sich, daß 68,3% des gesamten hannoverschen Versands in Nordwestdeutschland bleiben. 6% gehen nach Berlin und Sachsen, und 13,6% verteilen sich auf das übrige Deutschland. Nur 12,1% werden von den hannoverschen Bahnhöfen nach

den Nord- und Ostseehäfen sowie ins Ausland geschickt, wobei zu berücksichtigen ist, daß nicht alles, was nach den Häfen geht, exportiert wird. Zum Versand kommen hauptsächlich Erzeugnisse der hannoverschen Industrie, die zum Teil Weltruf haben, wie z. B. Gummiwaren, Maschinen- und Eisenerzeugnisse usw., und trotzdem nur ungefähr 10% Export! Dieser Tatbestand erhellt die Bedeutung des Binnenmarktes für das deutsche Wirtschaftsleben.

„Der Empfang Hannovers wird nicht mehr aufgezeichnet, sondern nur noch der Versand. Die Reichsstatistik berechnet aus den Versandzahlen nach den einzelnen Verkehrsbezirken den Empfang dieser Verkehrsbezirke. Da Hannover keinen eigenen Verkehrsbezirk bildet, kann leider die Güterverkehrsstatistik für die Stadt nicht fortgesetzt werden" [1]).

Dadurch ist eine Untersuchung, wie sie oben über den Versand durchgeführt worden ist, über den Empfang nicht möglich. Es stehen nur Allgemeinzahlen der Statistik für die Eisenbahnverkehrsbezirke zur Verfügung.

Bei dem Eisenbahngüterverkehr der hannoverschen Stationen habe ich die Zahlen des Jahres 1927 gewählt, weil sie denen des Jahres 1913 am nächsten kommen.

Hannover-Nord (Weidendamm) ist der Güterbahnhof für den Stückgutverkehr. Die größte Anzahl der Wagenladungen läuft von und nach dem Umschlagbahnhof Linden-Hafen und dem Produktenbahnhof Möhringsberg, der zugleich die Viehrampe hat.

Aber auch die Güterbahnhöfe Hannover-Süd, Linden, Herrenhausen und Wülfel weisen an Wagenladungen ganz beachtliche Zahlen auf. Der Dienstgutverkehr geht über den Bahnhof Möhringsberg und den Eisenbahn-Werkstättenbahnhof Leinhausen. Der Expreßverkehr bleibt dem Hauptbahnhof vorbehalten.

Welche Güterarten spielen nun im Verkehr der einzelnen Güterbahnhöfe eine besondere Rolle? Wiederum kann diese Untersuchung, die eine innige Wechselbeziehung zwischen Industrie und Versandbahnhof aufzeigt, nur für den Versand durchgeführt werden, weil für den Empfang der Güterarten keine Angaben zu erhalten sind.

In der Gruppe „Lebensmittel" steht an erster Stelle der Salzversand über Linden und Linden-Hafen. Ungefähr 45 000 to sind im Jahre 1930 über diese beiden Stationen, die die Versandbahnhöfe des Lindener Salzgebietes sind, verschickt worden. Die Brauereien im Süden der Stadt, in Herrenhausen und Linden verschicken ihr Bier über Hannover-Süd (1930: 8943 to), Herrenhausen (1930: 3696 to) und Linden-Hafen (1930: 4324 to).

Die Lindener Industrie gab im Jahre 1930 über den Lindener Bahnhof 14 995 to Steinkohlenkoks ab. Im übrigen geht der Brennstoffversand über die Kanalhäfen. Die Eisenbahn beförderte 1930 nach dem Hafen Linden 37 475 to und nach dem Nordhafen 20 610 to Steinkohlen.

Unter der Bezeichnung „Wolle aller Art" kommen von dem Bahnhof Wülfel 14 540 to zum Versand. Wülfel ist Versandbahnhof der Wollwäscherei und -Kämmerei in Döhren.

---

1) Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover, 2. Ausgabe 1930, S. 121.

	Expreß-verkehr		Güterverkehr				Tierverkehr				Dienstgut	
			Wagen-ladung		Stückgut		Großvieh		Kleinvieh			
	V	E	V	E	V	E	V	E	V	E	V	E
1913	—	—	619,5	2089,3	227,8	187,9	31,0	43,8	44,3	154,3	113,5	610,9
1927	7,9	7,7	604,9	2148,6	215,2	184,0	25,2	36,7	20,3	140,5	163,7	325,1
	davon 1927 auf Bahnhof:											
Nord	—	—	—	—	116,5	101,9					0,9	0,6
Möhringsberg	—	—	115,2	632,6	1,1	1,7	25,0	36,2	19,9	139,9	40,5	161,1
Eilgut	—	—	—	—	18,3	35,0		–	—	–	2,0	0,5
Süd	—	—	34,9	226,0	13,6	8,1					6,7	1,0
Linden	0,5	0,2	99,0	325,7	36,5	19,0	0,1	0,5	—	0,4	23,7	30,5
Herrenhausen	—	—	28,1	125,0	3,0	2,5	0,1	—	0,4	0,2	10,9	7,2
Wülfel	0,1	—	36,1	270,0	17,7	13,2					2,0	0,8
Hafen-Linden	—	—	227,5	550,7	8,5	2,4	–	—			10,2	1,1
Nordhafen	—	—	41,4	15,2	—	0,1		–	—		—	0,3
Leinhausen	—	—	22,7	3,4	—	0,1					66,8	122,0
Hauptbahnhof	7,3	7,5	—	—	—							

Tab. 2. Eisenbahngüterverkehr der hannoverschen Stationen. (in 100 t, Vieh in 1000 Stück)

Bahnhöfe:	Lebensmittel	Brennstoffe	Textilien	Steine Erden	Erze u. Metalle	Sonstiges
Hannover-Nord	2429	304	245	919	7560	16148
Möhringsberg	7259	2237	1325	24581	23772	65327
Hannover-Eilgut	551	—	7	13	267	1196
Hannover-Süd	9565	883	—	1964	11169	12796
Hannover-Linden	5709	15967	25	5893	37157	38999
Herrenhausen	3840	399	1	7421	14743	2258
Hannover-Wülfel	2161	118	14540	6663	9724	6020
Linden-Hafen	63201	40125	91	5985	29064	27361
Nordhafen	—	20626	—	21	6982	375
Leinhausen	—	174	—	10807	42966	9211

Tab. 3. Güterversand von den hannoverschen Stationen im Jahre 1930 nach Menge (in to) und Art.

In der Gruppe „Steine und Erden" interessieren besonders die Zahlen der Bahnhöfe Herrenhausen und Wülfel, weil von hier aus die Erzeugnisse der Ziegeleien der Leinemarschen versandt werden. Herrenhausen 1930: 4 412 to Mauersteine, Wülfel: 2 379 to Mauersteine und 4 059 to Tonwaren.

Eine besondere Rolle im Güterverkehr der Stadt Hannover spielen die Erze, Metalle und Metallwaren. Sie umfassen 29% des Gesamtversands. Hervorragend ist daran die Lindener Industrie beteiligt, die 1930 ungefähr 66 000 to über den Bahnhof Linden und über Linden-Hafen verschickte. Aber auch die anderen Bahnhöfe weisen hohe Versandzahlen auf, unter denen wieder besonders die des Eisenbahnwerkstättenbahnhofes Leinhausen auffallen. Beachtlich sind folgende Angaben:

Eiserne Dampfkessel:
Linden 16 069 to
Linden-Hafen 8 610 to
Wülfel 7 036

Eisen und Stahl:
Herrenhausen 7 018 to
Linden-Hafen 5 977 to

Eisen- und Stahlwaren:
Herrenhausen 4 622 to

Eisenbahnschienen:
Leinhausen 17 509 to.

Die letzte Gruppe „Sonstiges" umfaßt 28,3% des Gesamtversands und spiegelt in der großen Anzahl der Güterarten die Mannigfaltigkeit des hannoverschen Wirtschaftslebens wider. Die höchste Versandzahl weist der Güterbahnhof Möhringsberg mit 65 327 to auf, unter der die Sammelladungen mit 16 446 to und die sonstigen Güter mit 26 737 to den größten Raum einnehmen. Aber auch Linden steht wieder mit an der Spitze. Über Linden und Linden-Hafen kommen vor allem die Erzeugnisse der chemischen Industrie und der Asphaltindustrie zum Versand.

Es wird Aufgabe des wirtschaftsgeographischen Teiles sein, den Güteraustausch zwischen der Stadt und den angrenzenden Gebieten näher zu untersuchen.

Zusammenfassend können wir jetzt schon erkennen, daß für Hannover Verkehr und Wirtschaft einander bedingen, sich gegenseitig befruchten und für die Entwicklung zur Großstadt ausschlaggebend waren.

Kapitel 5.

Hannover als Flughafen.

Die günstige geographische Lage Hannovers mußte sich auch im Flugverkehr auswirken. Im Jahre 1928, das ich in diesem Falle als Normaljahr wähle, wurden 13 Flugstrecken beflogen, und zwar:

1. Berlin — Hannover — Amsterdam — London.
2. Lübeck/Travemünde — Hannover — Essen/Mülheim.
3. Hamburg — Hannover — Frankfurt a. M. — Stuttgart.
4. Bremen — Hannover — Halle/Leipzig — Chemnitz — Prag.
5. Hannover — Kassel — Gießen — Frankfurt a. M.
6. Hannover — Erfurt — Fürth — Nürnberg — München.
7. Hannover — Magdeburg.
8. Hannover — Hildesheim — Berlin.
9. Hannover — Osnabrück.
10. Hannover — Dortmund.
11. Hannover — Braunschweig.
12. Hannover — Hildesheim — Goslar — Wernigerode — Quedlinburg — Halle/Leipzig.
13. Hannover — Bremen — Wesermünde/Bremerhaven.

An Flugstrecken wurde Hannover nur von Berlin/Tempelhof mit 23 und von München/Oberwiesenfeld mit 14 überflügelt. Es hatte die gleiche Anzahl wie Köln, Halle/Leipzig und Essen/Mülheim.

Interessant ist ein Urteil der Lufthansa über Hannovers Stellung im Nachtluftverkehr:

„Hannover hat sich flächen- und nutzmäßig als Mittelpunkt des gesamten Nachtluftverkehrs Deutschlands für die Lufthansa erwiesen. Man kann sagen: Hannover ist der mitteleuropäische Zentralpunkt des gesamten Nachtluftverkehrs für die Lufthansa geworden. In Hannover treffen sich die Linien aus Osten und Westen, aus Frankreich, England und Belgien, gleichmäßig aber auch aus Skandinavien und Holland. Frequenzmäßig hat sich der Verkehr der Lufthansa für Hannover wesentlich gehoben, so daß die Frequenzzahlen sowohl hinsichtlich Güter- als auch Personenverkehr weit über viele andere Städte des Reiches angestiegen sind."

	Flugzeuge		Fluggäste		
	Ankunft	Abflug	Ankunft	Durchgang	Abflug
a.	3486	3495	3828	4467	3304
b.	564	546	135	185	82

Post			Fracht		
Ankunft	Durchgang	Abflug	Ankunft	Durchgang	Abflug
a. 8466	27171	6246	87047	207283	68012 kg
b. 3186	2309	97	3040	6091	1638 kg

a) planmäßiger, b) nicht planmäßiger Luftverkehr.

Tab. 4. Luftverkehr im Jahre 1928.

Anmerkung: Der hannoversche Flughafen auf der Vahrenwalder Heide hat folgende Ausmaße:

Gesamtfläche	1 100 000 qm
Planierte Fläche	300 000 qm
in % der Gesamtfläche	27,3%
Rollfeld	785 000 qm
Bebaute Fläche	1 650 qm
in % der Gesamtfläche	0,2%
Von der bebauten Fläche:	
Flugzeughallen	1 374 qm

Kapitel 6.

Hannover als Binnenschiffahrtshafen.

Im Mittelalter hatte Hanover nur eine Schiffahrtsverbindung nach Bremen. Die Flußläufe der Leine, Aller und Weser unterstützten als natürliche Verkehrsstraße die Handelsbeziehungen, die Hannover mit Bremen geknüpft hatte. Zwar soll die Leineschiffahrt bis Elze gegangen sein, aber für größere Schiffe wird Hannover wohl der Endpunkt gewesen sein. Dadurch erhielt die mittelalterliche Stadt ihre Bedeutung als Umschlagplatz. Nach Bremen wurde hauptsächlich Roggen verfrachtet. Die Holzflößerei auf der Leine dauerte bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts an.

Seit Anfang des 16. Jahrhunderts ging die Schiffahrt immer mehr zurück, um schließlich ganz eingestellt zu werden. Erst 200 Jahre später wurden die Beziehungen per Schiff wieder aufgenommen, nachdem Flußregulierungen und Schleusenanlagen durchgeführt waren. Redecker meldet darüber in seiner Chronik: „1740. Die Schiffahrt nach Bremen wird wieder angerichtet. Den 3. Juni kam der Schiffer Jost Wolf mit seinem Schiff auf der Leine zwischen Herrenhausen und Hannover an, und hatte eine Ladung von Wein, Butter, Tran und anderen fetten Ware. Weil es das erste Mal war in 221 Jahren, daß sich ein Schiff auf der Leine wieder angefunden, ging eine große Anzahl Menschen zu seiner Besichtigung hinaus“ [1]).

Diese Leineschiffahrt hielt noch ungefähr 100 Jahre an, um dann mit dem Bau der Eisenbahn Hannover Bremen ihre Bedeutung zu verlieren.

Mit dem Aufblühen von Wirtschaft und Verkehr stellte sich das Bedürfnis einer westöstlichen Wasserstraßenverbindung immer dringlicher heraus. Das Industriegebiet im Westen mit seiner Überproduktion an Kohle

1) Aus Redeckers Chronik, Hannov. Geschichtsblätter, Jahrgang 1909.

und Eisen und seinem Bedarf an Lebensmitteln und Grubenhölzern braucht zur Beförderung dieser Massenwaren einen billigen Transportweg nach dem Osten, der landwirtschaftliche Erzeugnisse liefern kann und Steinkohlen benötigt.

Diesem Verkehr soll der Mittellandkanal dienen, der die Verbindung zwischen dem größten Binnenhafen der Welt, Duisburg-Ruhrort, und dem wichtigsten mitteldeutschen Umschlaghafen Magdeburg herstellen soll, um dadurch zugleich den Anschluß an das märkische Wasserstraßennetz zu finden.

Bis zum Weltkriege war der Bau des Kanals bis Hannover fortgeschritten. Er wurde nach dem Kriege in Richtung Braunschweig fortgeführt. Der Kanal überschreitet, von Westen kommend, bei Seelze die Leine und umgeht nördlich das Bebauungsgebiet der Stadt, um dann südöstliche Richtung einzuschlagen (s. Abb. 1). Ein Zweigkanal trennt sich bei Lohnde vom Hauptkanal und läuft bis vor Limmer, wo er sich auch gabelt und durch einen Stichkanal nach dem Lindener Hafen führt, während der andere durch eine Schleuse mit der Leine in Verbindung steht.

Die Häfen wurden 1916/17 erbaut und 1917/18 in Betrieb genommen.

Der Nordhafen besteht lediglich in einer Verbreiterung des Kanals und nimmt eine Fläche von 327 ha ein. Das Verladeufer ist 2400 m lang und hat 200 m eingleisige, 1060 m zweigleisige und 1140 m dreigleisige Ladegleise. In der Nähe, aber schon außerhalb des politischen Stadtgebietes, liegt der Brinker Hafen.

Der Lindener Hafen am Ende des Stichkanals nimmt eine Fläche von 59 ha ein. Das Hafenbecken ist 800 m lang, 40 m breit und 2,50 m tief und hat zweigleisige Ladegleise von 1300 m Länge.

Der Leinehafen ist durch Verbreiterung der Leine entstanden und ist 7 ha groß. Da er nur Straßenbahnanschluß hat, ist seine Bedeutung gering. Ähnlich geht es den beiden Ladestellen: Bothfelder Straße und Lister Mühle.

Über die räumliche Verteilung und Anlage der Häfen im Stadtbild ist später noch zu sprechen.

Nach dem Kriege, dessen Ende ungefähr mit der Fertigstellung der Häfen zusammenfiel, herrschte ein ziemlich reger Schiffsverkehr, der darin begründet lag, daß Hannover Endpunkt des bisher fertiggestellten Kanals und damit Warenumschlagsplatz geworden war. Dieser mußte mit dem Weiterbau des Kanals abflauen. Im Jahre 1928 hatte der Misburger Hafen schon einen größeren Warenverkehr als die hannoverschen Häfen. Misburg empfängt Kohlen und liefert dafür Zement, Eisenerz und Zucker. Inzwischen hat der Kanal Peine erreicht und schickt einen Zweigkanal nach Hildesheim.

Die nachstehende Tabelle gibt einige Angaben über den Verkehr in den Häfen. Die Zahlen sind wieder mit Vorsicht zu gebrauchen, da der Wirtschaftsverlauf der Nachkriegszeit als außerordentlich schwankend und als nicht normal angesehen werden muß. Es ist der Jahresdurchschnitt von 1920 bis 1929 genommen worden, um überhaupt Vergleichsmomente zu erhalten. Es läßt sich in der Jahresstatistik außerdem noch verfolgen, daß der Verkehr nach dem Kriege stark war, um das Inflationsjahr 1923 erheblich zurückging und sich dann auch in den Jahren 1924 bis 1929 der Schein-

blüte der deutschen Wirtschaft anpaßte. Der Zusammenbruch des gesamten Wirtschaftslebens von 1930 an kommt dann auch ganz deutlich in den Verkehrszahlen zum Ausdruck.

	Anzahl der eingelaufenen Schiffe		Anzahl der ausgelaufenen Schiffe	
	beladen	leer	beladen	leer
Lindener Hafen	394	243	376	251
Hann. Häfen	269	55	81	246

Warenverkehr in 1000 Tonnen

	Empfang			Versand			
	darunter			darunter			
	überhaupt	Kohlen Koks	Steine	überhaupt	Kali Salze	Kohlen Koks	Erze
Lindener H.	158,0	121,3	6,7	164,8	95,4	19,0	20,7
Hann. Häfen	123,0	110,9	1,0	29,0	5,9	1,5	17,2

L.H. = Lindener Hafen, H.H. = Hannoversche Häfen)

Tab. 5. Verkehr in den Häfen.
(Jahresdurchschnitt 1920—1929.)

Aus der Tabelle geht hervor, daß der Lindener Hafen beladene Schiffe empfängt, aber auch wieder beladene Schiffe auslaufen läßt. Bei den hannoverschen Häfen ist das anders. Die beladen eingelaufenen Schiffe verlassen zum größten Teil die Häfen leer. Das spiegelt sich auch in den Versandzahlen wider. Die Häfen empfangen in der Hauptsache Kohlen und Koks aus dem Ruhrgebiet. Im Lindener Hafen kommen dafür als Gegenleistung Kali und Salze zum Versand. Der Erzversand ist seit dem Jahre 1921 ganz wesentlich zurückgegangen.

III. Abschnitt.

Die Wirtschaftsgeographie Hannovers.

Kapitel 7.

Die Art der Beziehungen der Güterproduktion zum Raum.

Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung der Stadt Hannover ist insofern schwierig, als nicht ein oder mehrere Produktionszweige das wirtschaftliche Gesicht der Stadt geformt haben, sondern eine große Mannigfaltigkeit für die stadthannoversche Wirtschaft charakteristisch ist. Außerdem ist das, was vorhanden ist, nicht langsam gewachsen, sondern hat sich in dem letzten hundert Jahren oftmals recht stürmisch entwickelt. Lediglich die Herstellung des Ziegelsteines und das Brauwesen, sowie einige Mühlenbe-

triebe haben sich aus dem Mittelalter in unsere Tage hinübergerettet. Die übrigen Industriezweige sind ohne Anknüpfungspunkte an die Vergangenheit entstanden. Es erübrigt sich also, einen entwicklungsgeschichtlichen Überblick zu geben, sondern wir bleiben im Zeitraum der letzten hundert Jahre. Dabei ist es nicht der Sinn der Wirtschaftsgeographie, lediglich aufzuzählen und zu beschreiben oder nur die geographischen Ursachen anzuführen, sondern „auch diejenigen Ursachenreihen zu berücksichtigen, die aus rein ökonomischen Tatsachen, aus der Art des wirtschaftenden Menschen und aus dem historischen Geschehen resultieren“ [1]).

Es würde ein ganz falsches Bild von der hannoverschen Wirtschaft ergeben, wollte man die gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse zum Ausgangspunkt der nachfolgenden Betrachtungen machen. Geschlossene Fabriken und Arbeitslosigkeit sind Erscheinungsformen der heutigen schweren Krise. Die statistischen Zahlen und anderen Angaben der nachfolgenden Ausführungen sind dem Zeitraum von 1925—1930 entnommen, weil durch die Scheinblüte der Wirtschaft in dieser Zeit annähernd normale Verhältnisse vorlagen.

Jede Urproduktion ist an einen bestimmten Raum gebunden. Während die pflanzliche und tierische Urproduktion sich die Erdoberfläche zunutze macht, holt die mineralische ihre Produkte aus der Tiefe. Sehen wir an dieser Stelle von der landwirtschaftlich genutzten Fläche ab, die mit 6173 ha von 13165 ha der Gesamtfläche der Stadt Hannover immerhin eine beachtliche Rolle spielt, so ist die Urproduktion, soweit es sich um die Zahl der Betriebe und der darin beschäftigten Personen handelt, im politischen Stadtgebiet von untergeordneter Bedeutung. Die Gewerbegruppen: 1. nichtlandwirtschaftliche Gärtnerei und Tierzucht, 2. Bergbau, Salinenwesen und Torfgräberei und 3. Industrie der Steine und Erden umfassen noch nicht 1% der gewerblichen Niederlassungen überhaupt und nur 1,1% der in den Betrieben beschäftigten Personen. Trotzdem ging von diesen Produktionszweigen vor hundert Jahren die Industrialisierung der Stadt Hannover aus. Außerhalb, aber in unmittelbarer Nähe der politischen Stadtgrenze, liegen die Asphaltgruben bei Ahlem und die Zementwerke bei Misburg.

Ein anderes Verhältnis zum Raum nimmt die gewerbliche Produktion ein, die es mit der „gewerblichen Weiterverarbeitung irgendwelcher mineralischen, pflanzlichen oder tierischen Rohstoffe“ [2]) zu tun hat. Sie ist im Vergleich zur Urproduktion freizügig und ihre Lokalisation hängt von anderen Faktoren ab. Lebenswichtig für jede gewerbliche Produktion sind die Beziehungen zu den Rohstoffräumen, den Krafträumen, dem Produktionsbevölkerungsraum und den Konsumräumen.

Ein Industriezweig ist nur dann entwicklungsfähig, wenn er seine Rohstoffe aus der unmittelbaren Umgebung bezieht oder, falls sie aus größerer Entfernung herangeführt werden müssen, zu diesen Rohstoffräumen in günstiger Verkehrslage liegt. Für Hannover trifft beides zu. Der Raum um Hannover mit seinen mannigfaltigen Bodenschätzen und Erzeug-

1) Creutzburg, N., Das Lokalisationsphänomen der Industrien, in Forsch. zur deutsch. Landes- und Volkskunde XXIII, 4. 1925. S. 7.
2) Creutzburg, N., a.a.O., S. 60.

nissen stellt zahlreichen Industriezweigen Rohstoffe zur Verfügung. Zum hochindustriellen Westen, zur Reichshauptstadt und zum agrarischen Osten sind gute Verkehrsverbindungen vorhanden. Die Rohstoffe aus Übersee können über die Haupthäfen Hamburg und Bremen Hannover schnell erreichen.

Es wäre eine interessante Untersuchung, festzustellen, woher und in welchen Mengen die hannoversche Industrie mit Rohstoffen versorgt wird. Leider gibt es dafür, wie schon beim verkehrsgeographischen Abschnitt erwähnt wurde, keine statistischen Unterlagen, weil der Empfang auf den hannoverschen Bahnhöfen nicht aufgezeichnet wird. Da der Empfang nur für ganze Verkehrsbezirke festgestellt wird, können wir die Rohstoffversorgung nur in großen Zügen andeuten.

Es ist selbstverständlich, daß Hannover seine Lebensmittel und die Lebensmittelfabriken ihre Rohstoffe aus der näheren Umgebung beziehen. Getreide wurde außerdem im Jahre 1926 noch über die Weser- und Emshäfen importiert. Kartoffeln wurden aus der ganzen Provinz Hannover, der Lüneburger Heide, Oldenburg und Brandenburg geliefert. Schlachtvieh kommt überwiegend aus der Provinz Hannover, den Ländern Oldenburg und Braunschweig.

Abb. 6. Milcheinfuhr nach Hannover 1928 durch Straßenbahn und Fuhrwerk. (Kreise: 10, 15 und 20 km)
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover)

Für die Milcheinfuhr nach Hannover im Jahre 1928 liegen aus einer Stichtagzählung genaue Zahlen vor. „Die in Hannover selbsterzeugte Milch ist nach der Zahl der Milchkühe (7 l täglich) berechnet. Die Achsenzufuhr ist durch Polizeibeamte an einem Stichtage (25. 4. 28) ermittelt worden. Bei der Zufuhr durch die Straßenbahn ist der Tagesdurchschnitt aus der Zeit vom 16. — 21. 1. 28 und bei der Reichsbahn der Tagesdurchschnitt aus der Zeit vom 12.—18. 3. 28 genommen“ [1]).

Auffallend groß ist die Eigenerzeugung im Stadtgebiet mit über 11 000 l täglich, verursacht durch die ländlichen Vororte.

Den größten Anteil der Milcheinfuhr stellt das fruchtbare Calenberger Land, das Land zwischen Deister und Leine. Bedeutung haben auch die Leinemarschen und der Südosten. Etwas liefern noch die Heidegebiete im Norden der Stadt, während im Nordosten deutlich der Einfluß des Warmbüchener Moores zu erkennen ist. Fast die gesamten Milchlieferungsorte liegen, mit Ausnahme der Gegend um Haimar, innerhalb des 15 km Kreises.

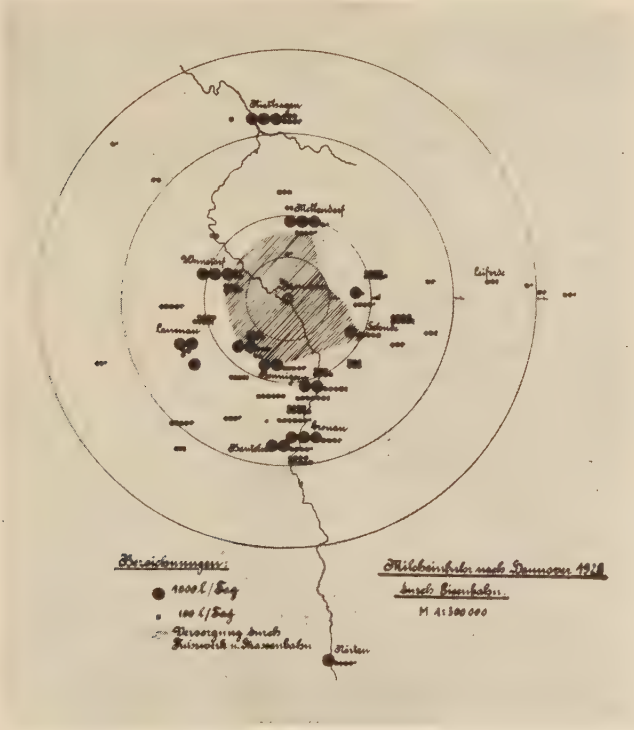

Abb. 7. Milcheinfuhr nach Hannover 1928 durch Eisenbahn.
(Kreise: 10, 20, 40 und 60 km)
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover)

1) Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover, 2. Ausgabe 1930, S. 110.

Die Eisenbahnzufuhr ist am stärksten durch die Leinetalbahn Hannover-Kassel. Die Deisterbahn erfaßt das Deistervorland, und aus Richtung Soltau führt die Heidebahn der Stadt noch größere Milchmengen zu.

„Für das Jahr 1928 ergaben sich nach den Entfernungsringen, die in der Luftlinie gemessen sind, folgende Schlußzahlen:

Stadtgebiet	11487 l	(8,9%)
Rest d. 10 km Krs.:	24015 l	(18,6%)
10—15 km	32342 l	(25,1%)
15—20 km	24671 l	(19,2%)
20—25 km	14353 l	(11,1%)
25—30 km	6386 l	(5,0%)
30—40 km	8679 l	(6,7%)
40—50 km	4703 l	(3,7%)
50—60 km	188 l	(0,1%)
60—80 km	537 l	(0,4%)
über 80 km	1488 l	(1,2%)
zusammen	128849 l	(100,0%)" [1]).

Der heimische Markt kann die Rohstoffanforderungen der Textilindustrie an Wolle nicht decken. Wolle wie auch Baumwolle müssen aus Übersee eingeführt werden und erreichen Hannover über die Weser-, Ems- und Elbhäfen.

Als Rohstoffquellen des Baugewerbes kommen neben den stadthannoverschen Ziegeleien die der Umgebung, sowie die Kalksteinbrüche der Muschelkalk- und Juraformation südlich und westlich der Stadt in Frage. Sandstein wird vom Deister und Süntel geliefert. Die Glasfabrikation braucht reinen Sand vom Deister und Osterwald. Die Kieselgurlagerstätten in der Lüneburger Heide geben den Rohstoff für die Wärmeschutz-, Filter- und Sprengstoffabrikation. Die Holzindustrie bezieht den Hauptteil des Rohmaterials aus den nahen Bergwäldern.

Es läßt sich zahlenmäßig nicht belegen, wie groß der Anteil der Ilseder Hütte und des Peiner Walzwerkes an der Rohstofflieferung für die hannoversche Metallindustrie ist. Immerhin wird er ganz beachtlich sein. Als weiterer Hauptrohstofflieferant für das Metallgewerbe ist das Ruhrgebiet zu nennen.

Die Beziehungen zu den Krafträumen, die die Betriebsstoffe für die Antriebsmaschinen der Industrie zu liefern haben, sind ähnlicher Natur wie die zu den Rohstoffräumen. Die Wasserkraft als unmittelbares Antriebsmittel weist der Produktionsstätte einen bestimmten Platz an. Das Zeitalter der Dampfmaschinen erfordert eine günstige Lage der Industrien zu den Kohlenproduktionsgebieten. Benutzt ein Industriezweig Elektrizität als Antriebsmittel, so hat er in bezug auf den Kraftraum größere Bewegungsfreiheit.

Die Wasserkraft hat in Hannover im Vergleich zu früher an Bedeutung verloren. Die Brückmühle, die Flußwasserkunst und die Wollwäscherei in Döhren benutzen noch zum Teil das Wasser der Leine als Antriebsmittel. Am Schnellen Graben nutzt ein kleines Elektrizitätswerk das Wassergefälle zur Krafterzeugung aus.

1) Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover, 2. Ausgabe 1930, S. 110.

Gleichfalls spielt der Torf, den die benachbarten Moore zur Verfügung stellen, nicht mehr die Rolle von ehedem.

Dafür sind aber die Kohlenvorkommen am nahen Deister für Hannovers Industrie von besonderer Bedeutung. Die Entwicklung Lindens als Industrievorort der Stadt Hannover geht neben anderen Momenten in erster Linie auf diese Kohlenvorkommen zurück. Zwar kann die Deisterkohle, was die Güte anbetrifft, nicht mit der westfälischen konkurrieren. „Außerdem ist die niedersächsische Kohle durch ungünstige bergmännische Verhältnisse mit starken Selbstkosten belastet. Sie kann daher ihr Absatzgebiet nur dank ihrer günstigen Frachtlage behaupten. Die Barsinghäuser Kohle hat in Hannover gegen Ruhrkohle einen Frachtvorsprung von RM 5,40" [1]).

Trotzdem behält das Ruhrgebiet heute noch in der Kohlenversorgung seine überragende Bedeutung. Auf dem Schienen- und Wasserwege versorgt es Stadt und Industrie mit Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks.

Die mitteldeutschen Braunkohlengebiete liefern größtenteils Braunkohlenbriketts.

Da der Verkehrsbezirk Hannover nur die Regierungsbezirke Hannover und Hildesheim, Land Braunschweig, Schaumburg-Lippe und Kreis Schaumburg umfaßt, die Erdölreviere aber größtenteils im Regierungsbezirk Lüneburg liegen, können wir mit festen Zahlen die Bedeutung der Erdölvorkommen belegen. Die Güterverkehrsstatistik des Jahres 1926 gibt unter Warengattung Petroleum und anderer Mineralöle folgende Angaben:

aus Verkehrsbezirk Lüneburg	22 314 to, dagegen
aus Verkehrsbezirk Elbhäfen	21 506 to.

Enger als zu den Rohstoff- und Krafträumen sind die Beziehungen der gewerblichen Produktion zu dem Produktionsbevölkerungsraum, d. h. zu dem Wohnraum der arbeitenden Bevölkerung. Während bei günstiger Verkehrslage die Rohstoffe aus größerer Entfernung herangeführt werden können, darf die Entfernung Arbeitsplatz—Wohnraum eine bestimmte Größe nicht überschreiten. Industrie entsteht dort, wo zu den anderen Voraussetzungen auch genügend Arbeitskraft zur Verfügung steht, und umgekehrt werden Arbeitskräfte von Industrieplätzen angezogen. Diese engen Wechselbeziehungen sind die tieferen Ursachen des Bevölkerungszuwachses der letzten hundert Jahre.

Zu Beginn der Industrialisierung vor hundert Jahren waren in der Stadt Hannover Arbeitskräfte vorhanden. Die Entwicklung der gewerblichen Produktion steigerte den Bedarf an arbeitenden Menschen, die nun vom Lande zuwandern und die Bevölkerungszahl der Stadt hochschnellen lassen. Dadurch sind immer genügend arbeitssuchende Personen vorhanden und weitere neue Industriezweige können sich in der Stadt niederlassen. So geht die Entwicklung bis zum Weltkriege weiter: Neue Menschen — neue Industrien, und umgekehrt neue Industrien — neue Menschen. Hannover wird Industrie- und Großstadt! Ausführlicher werden diese Fragen noch im Abschnitt Siedlungsgeographie, Kapitel Bevölkerung, behandelt werden.

1) Kageler, Land zwischen Deister und Leine. Hildesheim 1929, S. 263.

Eine klare Anschauung von den Beziehungen zum Konsumraum gibt schon Abbildung 5. Danach können wir, ohne zunächst festere Grenzen zu ziehen, Nordwestdeutschland als Hauptkonsumraum der industriellen Erzeugnisse Hannovers ansehen. Die nähere Umgebung nimmt natürlich innerhalb dieses Raumes eine bevorzugte Stellung ein.

Es ist hier eine Untersuchung über den Versand der einzelnen Warengattungen nach Menge und Empfangsort angebracht. Zugrunde liegen wieder die statistischen Angaben der Verkehrskontrolle II der Reichsbahndirektion Hannover über den Versand im Jahre 1930 von den hannoverschen Bahnhöfen.

Danach hatten die einzelnen Warengattungen folgenden prozentualen Anteil am Gesamtversand:

I. Lebensmittel	15,4%
II. Brennstoffe	12,8%
III. Textilien	2,6%
IV. Steine und Erden	10,1%
V. Erze, Metalle und Metallwaren	29,0%
VI. Sonstiges	28,3%
VII. Tiere	1,8%.

Bei der Gruppe „Lebensmittel" machten von den versandten 97 895 to aus: Salz 46,2%, Bier 17,7%, Stärke- und Kartoffelmehl 13,0%.

30,9% des Salzversands bleiben in den Eisenbahnverkehrsbezirken 11a und 11b, die die Provinz Hannover, die Länder Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe und den Kreis Schaumburg umfassen. 25,4% gehen ins Ruhrgebiet und in den Rest der Provinz Westfalen. Die Nordseehäfen erhalten 20,5% und Holland 3,1%. Verglichen mit dem gesamten Güterversand (Abb. 5. Nordseehäfen 8,2%), ist Salz ein wichtiger Exportartikel.

Das Bier hat ein weit kleineres Verbreitungsgebiet. Die Verkehrsbezirke 11a und 11b bekommen 69,3% des gesamten Bierversands, die Nordseehäfen 16,8%, und der Rest verteilt sich auf den Regierungsbezirk Magdeburg, das Land Anhalt, die Stadt Berlin und die Provinz Westfalen (außer Ruhrgebiet).

Stärke- und Kartoffelmehl kommen in einem prozentual ähnlichen Verhältnis wie in Abb. 5 zum Versand.

Steinkohlen und Steinkohlenkoks machen 92,2% des gesamten Brennstoffversands aus. Von Hannover als Mittelpunkt geht die Versorgung der nächsten Umgebung mit größtenteils westfälischer Kohle vor sich, denn die Steinkohlen und der Koks bleiben zu 94,2% im Verkehrsbezirk 11b. Der Rest verteilt sich ausschließlich auf die übrige Provinz Hannover und das Land Oldenburg.

Der Textilversand hat geringe Bedeutung, da die Verkehrsstatistik dieser Rubrik nur Baumwolle, Flachs, Garne und Twiste, Jute und Wolle aller Art anführt. Dabei ist Wolle aller Art mit 91,5% des Textilversands der wesentlichste Artikel, von dem 35,5% ins Land Sachsen und 12,8% ins europäische Ausland gehen, während sich der Rest über ganz Deutschland verteilt.

In der Gruppe „Steine und Erden" sind billige Massenartikel vereinigt, die keine hohen Transportkosten vertragen können und daher mit 76,5% in den Verkehrsbezirken 11a und 11b bleiben.

Den größten Anteil am Gesamtversand haben Erze, Metalle und Metallwaren mit 29,0%.

Abb. 8. Der Metall- und Metallwaren-Versand 1930 von den hannoverschen Bahnhöfen.
(Quelle: Angaben der Reichsbahndirektion Hannover)

Die Abbildung 8 vermittelt dieselbe Erkenntnis wie Abbildung 5. Es ergibt sich auch hier wieder die Bedeutung Nordwestdeutschlands als Konsumraum des hannoverschen Gewerbes.

In dieser Gruppe sind die einzelnen Warengattungen prozentual am Versand wie folgt beteiligt:

Eisen- und Stahlbruch	27,8%
Eiserne Dampfkessel	22,1%
Eisenbahnschienen	12,3%
Eisen und Stahl	10,4%
Eisen und Stahlwaren	9,4%
Eiserne Röhren	7,6%
Eiserne Achsen	5,4%
Rest	5,0%.

Mit Ausnahme der Eisernen Dampfkessel liegen die Empfangsorte dieser Metalle und Metallwaren zum überwiegenden Teil in den Verkehrsbezirken 11a und 11b, sowie in den angrenzenden Bezirken Rheinland-Westfalen und Magdeburg-Anhalt.

Von der zweitwichtigsten Gruppe, den Eisernen Dampfkesseln, gehen:

23,8% nach den Nordseehäfen,
12,3% nach Rheinland-Westfalen,
11,8% nach den Regierungsbezirken Hannover, Hildesheim, den Ländern Braunschweig und Schaumburg-Lippe und Kreis Schaumburg,
9,5% nach Berlin,
8,5% nach dem europäischen Ausland,
4,3% nach dem Land Oldenburg und den Regierungsbezirken Lüneburg, Stade, Osnabrück und Aurich,
2,5% nach den Ostseehäfen.

Der Rest verteilt sich über das übrige Deutschland.

Bei der Gruppe „Sonstiges" kommt noch einmal die Mannigfaltigkeit der Industrie und des kleinen Gewerbes zum Ausdruck. Das Aufnahmegebiet deckt sich prozentual mit dem in Abbildung 5 dargestellten. Da viele Erzeugnisse nicht einzeln aufgeführt werden können, sind sie unter dem Sammelnamen „Sonstige Güter" zusammengefaßt. Der Anteil in der Gruppe ist wie folgt:

Sonstige Güter	35,5%
Holz	15,3%
Düngemittel	14,1%
Sammelladungen	9,5%.

Es folgen dann Asphalt, Papier und Pappe, Lumpen und Chemikalien. Vom Holz bleibt ⅓ in der Provinz Hannover und in den Ländern Oldenburg und Braunschweig, ein weiteres Drittel geht nach dem Ruhrgebiet.

Die Düngemittel bleiben in der näheren Umgebung. Alles andere verteilt sich, wie es in Abbildung 5 dargestellt ist.

Kapitel 8.

Die einzelnen Produktionszweige.

Es wäre ein Unding, die 24 384 gewerblichen Niederlassungen Hannovers einzeln nach ihrer Bedeutung und Entwicklung zu besprechen. Gleichfalls würde eine einseitige Auswahl besonders bedeutender Betriebe ein falsches Bild ergeben. Es ist daher angebracht, die einzelnen Niederlassungen zu Gewerbegruppen zusammenzufassen, diese Gruppen auf ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Stadt zu untersuchen und dabei die Art der lokalisierenden Faktoren festzustellen. Die statistischen Unterlagen sind den Ergebnissen der gewerblichen Betriebszählung vom 16. Juni 1925 entnommen. Dieses Jahr ist insofern günstig, als die Wirren der Inflation überwunden waren und die schwere Wirtschaftskrise der Gegenwart sich noch nicht bemerkbar machte.

Gewerbegruppen	Gewerbliche Niederlassungen		darin beschäftigte Personen		von 100 Personen waren beschäftigt in			
	absolut	proz.	absolut	proz.	A	K	M	G
I. Nichtlandwirtschaftl. Gärtnerei	78	0,3	618	0,4	4,0	17,2	34,3	44,5
II. Hochseefischerei	–	–	–	–	–	–	–	–
III. Bergbau, Salinenwesen, Torfgräberei	7	0,0	331	0,2	–	0,6	31,4	68,0
IV. Industrie der Steine und Erden	86	0,4	952	0,5	2,2	12,3	85,5	–
V. Eisen- und Metallgewinnung	14	0,0	1210	0,7	–	0,4	16,5	83,1
VI. Herstellung v. Eisen-, Stahl-, Metallwaren	644	2,6	4402	2,5	3,4	21,3	62,8	12,5
VII. Maschinen-, Apparate-, Fahrzeugbau	465	1,9	15014	8,5	0,9	3,3	26,4	69,4
VIII. Elektrotechn. Industrie, Feinmechanik	401	1,6	3937	2,3	3,4	10,9	61,8	23,9
X. Textilindustrie	116	0,5	4220	2,4	0,4	3,8	41,6	54,2
IX. Chemische Industrie	151	0,6	5871	3,3	1,5	1,7	13,5	83,3
XI. Papierindustrie, Vervielfältigungsgew.	371	1,5	8214	4,7	1,3	3,9	47,5	47,3
XII. Leder- und Linoleumindustrie	109	0,4	813	0,5	4,8	15,2	80,0	–
XIII. Kautschuk- und Asbestindustrie	57	0,2	22781	13,0	0,1	0,1	4,5	95,3
XIV. Holz- und Schnitzstoffgewerbe	853	3,5	5045	2,9	5,5	21,6	67,5	5,4
XV. Musikinstrumenten- u. Spielwarenindustrie	47	0,2	602	0,3	4,5	3,9	37,3	54,3
XVI. Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	1142	4,7	11611	6,6	0,5	23,7	31,1	44,7
XVII. Bekleidungsgewerbe	4352	17,8	12406	7,1	22,9	27,3	46,4	3,4
XVIII. Baugewerbe	1714	7,0	13674	7,8	5,4	13,1	55,4	26,1
XIX. Wasser, Gas und Elektrizität	13	0,0	1361	0,8	–	0,6	31,0	68,4
XX. Handelsgewerbe	11414	46,8	40300	22,9	12,9	29,9	52,1	5,1
XXI. Versicherungswesen	235	1,0	2400	1,4	2,3	10,2	78,2	9,3
XXII. Verkehrswesen	504	2,1	13921	7,9	0,9	4,7	8,4	86,0
XXIII. Gast und Schankwirtschaftsgewerbe	1611	6,6	5950	3,4	10,1	35,6	50,7	3,6
Zusammen	24384		175633					

Tab. 6. Die gewerblichen Niederlassungen nach der Beschäftigtenzahl und nach der Größe.
(Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählung vom 16. Juni 1925)

A = Alleinbetriebe, die nur über eine einzige örtliche Niederlassung verfügen und in der gleichzeitig nur eine einzige Person beschäftigt ist. K = Kleinbetriebe 1–5 Personen. M = Mittelbetriebe 6–200 Personen. G = Großbetriebe über 200 Personen.

Es ist schwer, einen Maßstab zu finden, mit dem die Bedeutung eines Gewerbezweiges oder eines Betriebes gemessen werden soll. Da sehr selten über die Menge oder den Wert der erzeugten Produkte Auskunft zu erhalten ist, muß die Arbeiterzahl als Maßstab genommen werden.

Die Tabelle 6 läßt erkennen, daß 3 Gruppen für Hannovers Wirtschaft von besonderer Bedeutung sind:

1. Die gesamte Metallindustrie,
2. Die Kautschuk- und Asbestindustrie,
3. Das Handelsgewerbe.

I. Nichtlandwirtschaftliche Gärtnerei und Tierzucht.

Dieses durchaus bodenständige Gewerbe hat im Gesamtrahmen der hannoverschen Wirtschaft eine untergeordnete Bedeutung. Die kleinen und mittleren Betriebe überwiegen. Die Erzeugnisse dienen zum Teil als Gemüse zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, andererseits werden die Gärtnereiprodukte als Blumenschmuck für die umfangreichen Grünanlagen verwendet.

II. Bergbau, Salinenwesen und Torfgräberei.

In dieser Gruppe ist die bodenständige Salzgewinnung das Bedeutendste. Zwar ist die Anzahl der Betriebe, die fast nur als Großbetriebe auftreten, sowie die Anzahl der darin beschäftigten Personen gering, aber dafür spielt das Erzeugnis als solches eine bedeutsame Rolle. Es ist verständlich, daß zunächst diese Bodenschätze ausgebeutet wurden, bevor vor nunmehr 100 Jahren andere Industriezweige ins Leben berufen wurden. Wir müssen bei diesem Vorgange den Unternehmergeist und die Persönlichkeiten der Egestorffs, die als die Begründer der Lindener Industrie angesehen werden, berücksichtigen, die von der Grundlage dieser bodenständigen Betriebe ausgingen und darauf die Neugründungen in der chemischen und Metallindustrie aufbauten. Die Salinen sind trotz scharfer Konkurrenz bis auf den heutigen Tag lebensfähig geblieben, weil die Verkehrslage Hannovers den Export begünstigt.

III. Industrie der Steine und Erden.

Auch in dieser Industriegruppe steht die Anzahl der Betriebe und Arbeiter in keinem Verhältnis zu der Menge der Erzeugnisse. Betonwarenindustrie, Mauer- und Dachziegelindustrie sind bodenständig, dagegen mußte früher die Hainhölzer Glashütte als nicht bodenständig bezeichnet werden, da sie ihre Rohstoffe von auswärts bezog. Der Ton der Leinemarschen wurde schon im Mittelalter gebrannt, und die Ratsziegeleihöfe vor den Toren der Stadt lieferten den wertvollen Baustein. Das dauernde Wachstum der Stadt und der dadurch bedingte Bedarf an Bausteinen hielt diese Betriebe durch Jahrzehnte und Jahrhunderte hindurch lebensfähig.

Die nunmehr schon verschwundenen Steinbrüche und Kalköfen am Lindener Berge können wir als Vorläufer und Ausgangspunkt der Lindener Industrie ansehen. Nicht so sehr, weil etwa die Rohstoffe eine blühende Industrie der Steine und Erden entstehen ließen, sondern vielmehr, weil durch die Übernahme der Kalkbrennerei durch Johann Egestorff sich eine wirtschaftlich veranlagte Persönlichkeit entwickeln konnte und dadurch die Industrialisierung Lindens eingeleitet wurde.

Wir stellen zunächst fest, daß mit den Betrieben der Urproduktion Unternehmerpersönlichkeiten sich eine Grundlage ihrer Tätigkeit schufen, um dann mit Hilfe aller begünstigenden Faktoren des anbrechenden Maschinenzeitalters weiterzuarbeiten und neue Produktionszweige zu schaffen, die auf anderen Grundlagen fußen und die älteren Betriebe an Bedeutung bald überflügelten.

IV. Eisen- und Metallgewinnung.

Bevor wir uns den einzelnen Gruppen der Metallindustrie zuwenden, seien einige allgemeine Ausführungen über diesen gesamten Industriezweig vorausgeschickt.

Diese bodenfremde Industrie konnte in Hannover nur Fuß fassen, weil mehrere begünstigende Faktoren zusammenwirkten. Anfangs als kleine Betriebe durch den Unternehmer- und Erfindergeist einiger Männer wie Egestorff, Körting usw. ins Leben gerufen, entwickelten sich verschiedene Werke durch hervorragende Leistungen zu weltbekannten Großfirmen. Rohstoffe standen aus der Gegend um Peine zur Verfügung. Außerordentlich begünstigend wirkten in den ersten Jahrzehnten die nahen Kohlenvorkommen am Deister, da ja die modernen Verkehrseinrichtungen noch nicht vorhanden waren, um Kohlen aus größerer Entfernung billig heranführen zu können. Ganz wesentlich war jedoch, daß das heranbrechende Zeitalter der Industrialisierung einen großen Bedarf an Maschinen aller Art hatte. Die neuen Eisenbahnlinien brauchten Lokomotiven und Waggons. Die Nachfrage nach Metallwaren wuchs. Daher fielen die Fabrikgründungen im Metallgewerbe auf fruchtbaren Boden. Die günstige Verkehrslage der Stadt erleichterte mit dem Ausbau der Verkehrseinrichtungen die Zufuhr der Rohstoffe und den Absatz der Fertigwaren.

Die Eisen- und Metallgewinnung hat innerhalb der Metallindustrie der Stadt die geringste Bedeutung. Zwei größere Stahlwerke, kombiniert mit Gießereien und Maschinenbau, beschäftigen 83,1% der in dieser Gruppe tätigen Personen und drängen einige kleinere Verzinnereien, Verzinkereien und Metallgießereien zurück.

V. Herstellung von Eisen-, Stahl- und Metallwaren.

Die mannigfaltige Verwendbarkeit von Eisen, Stahl und Metall hat mit der Zeit zahlreiche Betriebe, besonders mittlerer Größe, entstehen lassen, die sich mit der Herstellung von Nägeln, Nieten und Schrauben, Hand- und Schneidewerkzeug, Drahtwaren, Knöpfen und Kleinmetallwaren, Blech-

und Emmaillewaren sowie Küchengeräten und anderen befassen. Von den beiden Großbetrieben dieser Gruppe stellt der eine Eisen- und Stahlwaren aller Art, der andere Geldschränke her. Handwerksmäßig wird noch in zahlreichen Allein- und Kleinbetrieben die Herstellung von Edelmetall- und Schmuckwaren, die Schmiederei, Schlosserei und Klempnerei betrieben.

VI. Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau.

Fast 10% aller Erwerbstätigen sind in den Maschinenfabriken tätig. Diese Fabriken sind in der hannoverschen Metallindustrie nicht nur die ältesten, sondern auch die bedeutendsten. Die Großbetriebe haben sich alle aus den kleinsten Anfängen emporgearbeitet. Die Unternehmer und Erfinder haben neben den unter Absatz IV erwähnten Faktoren gerade im Maschinenfach hervorragend zu dieser Entwicklung beigetragen. In dem wirtschaftlichen Aufstieg nach dem Kriege 1870—71 und in dem Fortschritt der modernen Technik sind weitere Ursachen der Fabrikgründungen zu suchen.

Lokomotiven, Dampfmaschinen und Dampfkessel, Motorpflüge, Motorschlepper und Schiffsmotoren sind die Erzeugnisse einiger führender Großbetriebe. Andere große Firmen haben sich spezialisiert und stellen Bremsvorrichtungen, Heizungsanlagen und Federwaagen her. Verschiedene größere Betriebe brauchen Spezialmaschinen und veranlaßten dadurch die Gründung von Fabriken, die sich ausschließlich mit dem Bau von Metall- und Steinbearbeitungsmaschinen, von Maschinen für die Nahrungsmittelindustrie, für die Papier-, Leder- und Gummiindustrie befassen.

VII. Elektrotechnische Industrie, Feinmechanik und Optik.

Abgesehen von einigen Großfirmen, sind in dieser Gruppe die mittleren Betriebe vorherrschend. Die vielseitige Verwendung der Elektrizität veranlaßte Neugründungen von Fabriken und größeren Werkstätten in diesem noch jungen Gewerbe. In der elektrotechnischen Installation und in den Büros der elektrotechnischen Industrie ist der größte Teil der in dieser Gewerbegruppe erwerbstätigen Personen beschäftigt. Ein Großbetrieb stellt Apparate für Telegraphie und Telephonie her, während ein anderer photographische Projektionsapparate anfertigt.

VIII. Chemische Industrie.

Die chemische Industrie konnte in ihren Anfängen als bodenständig angesehen werden, da sie die Abfälle der Salinen und Salzbergwerke verwendete. Im Laufe der Zeit wurde jedoch die Rohstoffbasis zu klein und neue Erfindungen stellten die Betriebe vor neue Aufgaben, so daß die chemische Industrie heute zum großen Teil bodenentfremdet ist. Zwei Großbetriebe, darunter eine Leimfabrik, beschäftigen 54,2% der in dieser Gruppe Erwerbstätigen. Die mittleren und kleineren Werke stellen Mineral- und sonstige Farben, chemisch-pharmazeutische Artikel und Seife her.

IX. Textilindustrie.

Drei Großbetriebe beherrschen das Feld, und zwar eine Wollwäscherei und Wollkämmerei, die anfänglich deutsche Wolle verarbeitete, aber mit dem Rückgang der deutschen Schafzucht und der Vergrößerung des Werkes immer mehr auf fremde Rohstoffe angewiesen war, eine Baumwollspinnerei und eine Baumwollweberei. Außerdem bestehen noch zwei Baumwollwebereien und eine Wachstuchfabrik mittlerer Größe. Stickereien, Strickereien, Gardinen und Häkeleien, Seile und Netze werden in kleineren Betrieben angefertigt.

X. Papierindustrie und Vervielfältigungsgewerbe.

Führend in dieser Gruppe sind die weltbekannten Geschäftsbücherfabriken. Es ist interessant zu erfahren, wie Hannover Sitz dieser Fabriken wurde. „Der alte Ebhardt, ein Mann von peinlicher Ordnungsliebe, wollte für seine Zichorienfabrik gediegene und brauchbare Drucksachen und Geschäftsbücher haben, und da es solche zur damaligen Zeit nicht gab, griff er kurz entschlossen zur Selbsthilfe. Nirgends konnte er Formulare, Etiketten, Einwickelpapier und dergleichen wirklich zweckmäßig erhalten. Er sah sich in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts daher gezwungen, eine eigene Buchdruckhandpresse aufzustellen und eine kleine Hausbuchbinderei einzurichten, um all diese Dinge nach eigenem Sinn und Bedarf zu erzeugen. Sie fanden schnell den Beifall seiner Geschäftsfreunde, die ihn durch Aufträge bestürmten, diesen Zweig auszubilden und zur Grundlage eines neuen, nützlichen Unternehmens zu machen. So entstand 1845 jener mächtige Industriezweig, der seine Fabrikate über die ganze Welt verbreitete, und der die Stadt Hannover zur Geschäftsbücherstadt stempelte“ [1]).

Kartonnagenfabriken, Buchbindereien und Buchdruckereien sind in allen Größen vorhanden und entsprechen dem Bedarf der Groß- und Industriestadt.

XI. Lederindustrie und Linoleumindustrie.

Diese Industriezweige sind im Gesamtrahmen der hannoverschen Industrie von nur geringer Bedeutung. Das Sattlerhandwerk wird in kleinen und mittleren Betrieben ausgeübt.

XII. Kautschuk- und Asbestindustrie.

Die Kautschukindustrie gibt der hannoverschen Industrie ein besonderes Gepräge. Sie beschäftigt nicht nur 13% der werktätigen Personen und wird dadurch zum bedeutendsten Industriezweig, sondern von den 22 781 Arbeitern, Arbeiterinnen und Angestellten dieser Gruppe sind 20 579 in

1) Hannover, Die Großstadt im Grünen. Hannover 1917, S. 295.

zwei Werken tätig, die heute schon miteinander verschmolzen sind. Di „Continental" führt in der Gummiindustrie. Wie konnte sich diese boden fremde Industrie zu solcher Höhe entwickeln? Die Gründe sind wiederun verschiedener Natur. Die Fortentwicklung der modernen Verkehrsmitte wie Fahrrad und Auto hing von einer guten Bereifung ab. Die „Conti nental", die 1871 aus einer verkrachten Gummifabrik hervorging, griff die ses Problem auf und stellte zunächst brauchbare Fahrradbereifungen her so daß dieses Fahrzeug des kleinen Mannes sich überaus schnell einführte Ähnlich ging es mit der Autobereifung. Je brauchbarer der dauernd ver besserte Artikel war, desto größer wurde der Absatz. Durch diese Qualitäts arbeit machte die Firma sich einen Namen und wurde weltbekannt. Die in Kapitel 9 erwähnten Faktoren begünstigten diese Entwicklung. Zur Zei werden fast alle Artikel der Gummibranche angefertigt.

XIII. Holz- und Schnitzstoffgewerbe.

Das Holzgewerbe wird fast ausschließlich in handwerklichen Klein und Mittelbetrieben ausgeübt und deckt wohl nur den Bedarf der Bevöl kerung und Industrie.

XIV. Musikinstrumenten- und Spielwarenindustrie.

Diese unbedeutende Gruppe zählt nur einige kleine Klavierfabrike und ein größeres Werk, das Sprechmaschinen anfertigt. Die Spielwaren industrie spielt keine Rolle.

XV. Nahrungs- und Genußmittelgewerbe.

Ein Teil der Nahrungsmittelindustrie kann bodenständig sein, da di Verderblichkeit des Rohmaterials die Verarbeitung am Gewinnungsor erfordert. Andererseits decken zahlreiche Firmen den Bedarf der Großstad

Bäckereien und Fleischereien arbeiten handwerksmäßig in Kleinbetrie ben. Einige Großbetriebe versorgen die Stadt mit weiteren Bäckerei- un Fleischereiprodukten.

Die nicht absetzbaren Lebensmittel werden in Konservenfabriken ver arbeitet. Diese Betriebe sind bodenständig, da sie ihre Rohstoffe aus de unmittelbaren Umgebung erhalten und den Bedarf an Lebensmitteln a Verbrauchsort sicherstellen.

Anders ist es bei den Genußmittelfabriken. Sie beziehen ihre Roh stoffe aus größeren Entfernungen und sind auch auf den Versand ihrer E zeugnisse angewiesen. Um rentabel arbeiten zu können, sind sie fast aus schließlich als Großbetriebe aufgezogen, und zwar bestehen einige Brau reien, eine Keks-, eine Schokoladen- und eine Zigarettenfabrik. Die klein ren Betriebe dieser Art sind von geringerer Bedeutung. Veranlaßt wurd die Gründung dieser Werke durch die günstige Verkehrslage Hannover und durch das Vorhandensein genügender Arbeitskräfte.

XVI. Bekleidungsgewerbe.

In diesem Gewerbe herrscht noch das Handwerk vor und entspricht den Bedürfnissen einer Großstadt. Großbetriebe fehlen fast vollkommen, nur eine Schneiderei mit 202 und eine Bettfedernfabrik mit 227 Personen sind vorhanden. Besonders zahlreich sind die Allein- und Kleinbetriebe, die über 15% der gewerblichen Niederlassungen überhaupt ausmachen, und die als Schneidereien und Schuhmachereien in der ganzen Stadt verteilt sind.

XVII. Baugewerbe.

Die Großbetriebe finden im Hoch-, Eisenbeton-, Beton- und Tiefbau ihr Arbeitsfeld und betätigen sich auch über die Stadgrenzen hinaus. Die handwerklichen Gewerbe wie Glaserei, Malerei, Dachdeckerei usw. sind den Allein-, Klein- und Mittelbetrieben vorbehalten.

XVIII. Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung.

In Mittel- und Großbetrieben dienen die Werke nur der städtischen Bedarfsdeckung.

XIX. Handelsgewerbe.

Das Handelsgewerbe mit 46,8% der gewerblichen Niederlassungen überhaupt und 22,9% der insgesamt beschäftigten Personen spielt im Leben der Stadt eine bedeutende Rolle. Der Großhandel ist einerseits bedingt durch die Industrie, indem er die Industrieprodukte absetzen muß, andererseits durch den Bedarf der Großstadtbevölkerung, um alle lebensnotwendigen Artikel heranzuschaffen. Die Mehrzahl der Angestellten ist in mittleren Betrieben beschäftigt. Der Einzelhandel hat die Aufgabe, die Verteilung der lebensnotwendigen Produkte an die Bevölkerung durchzuführen. Er ist daher sehr mannigfaltig und besteht, von einigen größeren Warenhäusern abgesehen, zumeist aus Allein- und Kleinbetrieben.

XX. Versicherungswesen.

Neben den Privatversicherungen sind hier vor allem die durch die Industriebevölkerung bedingten sozialen Versicherungsanstalten zu nennen.

XXI. Verkehrswesen.

Die Verkehrszentrale Hannover muß naturgemäß einen starken Prozentsatz der Erwerbstätigen im Verkehrswesen beschäftigen. Hervorragend sind daran Post und Eisenbahn beteiligt, während im innerstädtischen Verkehr nur die Straßenbahn als Großbetrieb auftritt. Die übrigbleibende Personen- und Lastenbeförderung übernehmen Allein- und Kleinbetriebe.

XXII. Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe.

Das Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe paßt sich den Bedürfnissen der Handels- und Industriestadt sowie des Verkehrsknotenpunktes an.

Zusammenfassend können wir sagen, daß durch Anschluß Hannovers an den Zollverein und durch die Einführung der Eisenbahn die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Aufstieg, der in der geographischen Lage seine naturgegebene Grundlage fand, gegeben waren. Weitschauende Unternehmerpersönlichkeiten erkannten die Lage und wurden durch den allgemeinen Wirtschaftsaufstieg nach 1870/71 in ihrem Schaffen begünstigt. In der engen, so außerordentlich fruchtbaren Wechselbeziehung zwischen Verkehr und Wirtschaft liegen die Ursachen der städtischen Entwicklung der letzten hundert Jahre.

Über die lokalisierenden Faktoren innerhalb des Stadtgebietes wird später bei der räumlichen Verteilung der Industrieflächen zu sprechen sein.

IV. Abschnitt.

Die Siedlungsgeographie Hannovers.

Kapitel 9.

Die Ortslage.

„In dem Ausdruck topographische Lage oder Ortslage begreifen wir die Summe aller natürlichen Gegebenheiten jenes bestimmten Fleckes Erde, den die betreffende Siedlung einnimmt, und seiner Umgebung." So definiert Bobeck[1]). Es gilt also, die „natürlichen Gegebenheiten dieses bestimmten Fleckes Erde" festzustellen und die Folgerungen daraus zu ziehen. Zwar hat die Ortslage für die Entstehung und Entwicklung der Stadt eine außerordentliche Bedeutung, jedoch stellt die moderne Technik Mittel zur Verfügung, um die Bedeutung dieser natürlichen Gegebenheiten in der Gegenwart herabzumindern, und um gegebenenfalls natürliche Hindernisse zu überwinden. Für die moderne Großstadtentwicklung sind andere Faktoren wichtiger geworden als die Notwendigkeit einer guten Ortslage. Blum drückt diesen Gedanken in dem Satz aus: „Je größer eine Siedlung wird, desto weniger kann sie topographisch, desto mehr muß sie geographisch erklärt werden"[2]). Und dennoch ist für die ursächliche Erklärung der Entstehung und Entwicklung zum gegenwärtigen Stadtbilde eine genaue Kenntnis der „natürlichen Gegebenheiten jenes bestimmten Fleckes Erde" notwendig.

1. Die gegenwärtigen Höhenverhältnisse.

Bei einer Betrachtung der Höhenlinienkarte (s. Abb. 1) stellen wir fest, daß das Flußbett der Ihme vom Schnellen Graben bis zur Vereinigung mit der Leine tiefer liegt als das der Leine, und zwar unter der 50 m Grenze. Schlauchartig umfaßt diese Tiefenzone die Ihme vom Schnellen Graben bis zur Vereinigung mit der Leine, um sich dann trichterförmig zu erweitern und der Leine Spielraum zur Schleifenbildung zu geben. Nördlich der Stadt in der Höhe der Ortschaften Brink und Langenforth beginnt das Gebiet der Wietzeniederung, das gleichfalls unter 50 m Höhe liegt.

1) Bobeck, H., Innsbruck, Stuttgart 1928, S. 94.
2) Blum, Betrachtungen zur Verkehrsgeographie, Berlin 1920.

Das gesamte bebaute Stadtgebiet liegt über 50 m Höhe und überschreitet nicht die 55 m Grenzlinie, abgesehen von einigen noch zu erwähnenden Dünenhügeln und von Linden, dessen Bebauungsgebiet von der Ihme bis zur Kuppe des Lindener Berges emporsteigt.

Bemerkenswert sind noch die 55 m und 60 m Höhenlinien, die besonders im Süden der Stadt zu beiden Seiten der Leine einen interessanten Verlauf nehmen. Der Kronsberg schiebt von Osten her diese beiden Linien bis dicht an den Fluß heran, ja die 55 m Linie erreicht bei der Flußschlinge bei Döhren sogar das Flußbett. Daher ist es erklärlich, daß die Ortschaften Grasdorf, Laatzen, Wülfel und Döhren an der Straße Hannover-Hildesheim in unmittelbarer Nähe der Leine liegen. Anders liegen die Verhältnisse auf der Westseite, wo diese beiden Höhenlinien weiter vom Fluß entfernt verlaufen und daher auch den Ortschaften nicht diese unmittelbare Uferlage gestatten. Erst der Lindener Berg drängt weiter nördlich die Höhenlinien an den Fluß heran, wodurch eine Annäherung der hochwasserfreien Ufer gewährleistet wird.

2. Oberfläche und Gewässer zur Zeit der Stadtgründung.

Die gegenwärtigen Gegebenheiten der Ortslage sind nicht mehr dieselben wie vor 1000 Jahren. Es ist wohl kein Fleckchen Erde während der Jahrhunderte so weitgehend durch Menschenhand verändert worden wie der Grund und Boden der Großstadt. Flüsse sind in ihrem Lauf verändert, Gräben zugeschüttet, Sümpfe verschwunden, Hügel abgetragen und Niederungen ausgefüllt. Die Stadt wirkt auf die Geländeform einebnend und auf die Gewässer regulierend. Um die Gründungsursachen einer Stadtanlage voll verstehen zu können, ist es notwendig, soweit es möglich ist, sich ein klares Bild von den damaligen, natürlichen Gegebenheiten zu machen, also die alten Geländeformen und die alte Hydrographie wieder erstehen zu lassen.

Die sich zwischen Tönjes- und Lindener Berg einerseits und Kronsberg andererseits ausdehnende Kronsbergmulde wurde während der Eiszeit mit Kies angefüllt, der bei Bohrungen in ungefähr 49 m Höhe über NN festgestellt wurde. Über diese Kiesschicht lagerten die Schmelzwässer eine mehrere Meter mächtige Sandschicht ab, aus der die Gewässer dann mehrere dünenartige Sandhügel, die besonders am Ostufer der Leine zahlreich sind, herausmodellierten. Diese hochwasserfreien Dünen sind für die Entstehung Hannovers von ausschlaggebender Bedeutung, da sie einen trockenen Wohnsitz in der unmittelbaren Nähe des Flusses gewährleisteten und andererseits den Flußübergang erleichterten.

Bei der Betrachtung von Hannovers Höhenlage hatten wir festgestellt, daß das Geestplateau, auf dem die Stadt sich ausdehnt, zwischen 50 und 55 mHöhe liegt. Nur einige Hügel überschreiten diese 55 m Höhenlinien. Beginnen wir mit dem nördlichsten, dem Schneiderberg in der Nähe der Technischen Hochschule, und gehen über den Hügel des Judenfriedhofes an der Oberstraße in südöstlicher Richtung weiter auf den, wie Leonhardt ihn nennt, Altstädter Hügel zu. Dieser Dünenrücken verläuft mit über 56,5 m Höhe in unmittelbarer Nähe des Leineufers in nordwest-südöstlicher

Richtung. Verfolgen wir diese Richtung weiter, so gelangen wir zu der Höhe des Emmerberges.

Der Altstädter Hügel war, trotz seiner unmittelbaren Uferlage, infolge seiner Höhe vor jedem Hochwasser geschützt. Der Lindener Berg drängte sich soweit vor, daß zwischen ihm und dem Altstädter Hügel die Leineaue eingezwängt wurde. Gab es oberhalb und unterhalb dieser Stelle einen idealeren Platz zur Anlage einer städtischen Siedelung? Vergleicht man die Lage und Ausdehnung des Altstädter Hügels mit dem Verlauf des alten Mauerringes, so erkennt man, daß die Altstadt Hannover diesem Dünenhügel ihre Existenz und ihre Lage verdankt. Die Natur hatte gleichsam dieses Stückchen Erdoberfläche besonders günstig hergerichtet.

Abb. 9. Die Dünenhügel im Stadtgebiet.
(Quelle: Meßtischblätter 1 : 25 000)

Die gegenwärtige Höhe der unmittelbar an der Leine verlaufenden Straße „Hohes Ufer" ist nicht die natürliche. Diese Straße ist künstlich erhöht worden, und zwar mit Sand, den man vom Lauenröder Burgberg herüberschaffte. Durch diese Abtragung hat der dem Altstädter Hügel gegenüberliegende Burgberg an Höhe verloren, zumal mit seinen Sanden auch der an seinem Fuße liegende Judenteich ausgefüllt wurde.

Senkrecht zu dieser von Nordwest nach Südost verlaufenden Dünenreihe liegen noch mit über 56 m Höhe ein Hügel an der Stelle des Eck- und des

Salzturmes am Ende der Burgstraße und der Lauenröder Berghügel, der jetzt allerdings an der Ecke Bock- und Langestraße nur 55 m erreicht, aber früher vor der Abtragung diese Höhe sicher überschritten hat. Schuchhardt schreibt über seine Bodenuntersuchungen: „Lauenrode hat nicht auf einem künstlichen Berge, sondern doch auf einer natürlichen, durch Schwemmung entstandenen Sanddüne gestanden“ [1]). Ob dieser Burgberg jemals mit dem Altstädter Hügel zusammenhing, ist noch ungewiß, wie auch noch ungeklärt ist, ob das gegenwärtige Leinebett zwischen dem Lauenröder und Altstädter Hügel künstlich oder natürlich entstanden ist.

So hat überhaupt der Lauf der Leine im Verlaufe der Jahrhunderte die weitgehendsten Veränderungen erfahren. Die Kronsberger Mulde wurde von 2 Flüssen durchflossen. Im Westen am Rande des Berg- und Hügellandes schlängelte sich die vom Deister kommende Ihme dahin, wurde dann aber unterhalb Hannovers durch die Garbsener Moräne zu der Richtungsänderung nach Nordwest gezwungen. Die Leine floß dagegen im Osten der Mulde am Fuß des Kronberges entlang nach Norden durch das Wietzetal ab. Stoller schreibt darüber: „Das diluviale Wietzetal ist als die natürliche Fortsetzung des diluvialen Leinetales anzusehen“ [2]). Bewiesen wurde diese Ansicht durch das Auffinden altdiluvialen Leineschotters bei Isernhagen. Das Bestreben der Leine war, einen Abfluß von ihrem höher gelegenen Bett nach der tiefer gelegenen Ihme zu finden. Wahrscheinlich haben früher mehrere solcher Durchbruchstellen bestanden, ja, durch das Auftreten typischer Leineschotter im Dulivialprofil westlich von Hannover ist Stoller zu der Ansicht gekommen, daß schon zu jener Zeit ein zweiter Arm oder vielleicht schon der Hauptfluß von Hannover ab seinen Weg nach Westen nahm.

Das Leinebett verlagerte sich immer weiter westwärts. Die „Alte Leine“ nahm ihren Lauf von der Flußschleife bei Döhren, an der jetzt die Wollwäscherei liegt, auf den Döhrener Turm zu und verlief dann in Richtung der heutigen Rudolf von Bennigsen-Straße, bei deren Anlage die Reste des alten Flußbettes, die im sogenannten roten Dammsgraben noch zu erkennen waren, zugeschüttet wurden.

Wie die Wasserverhältnisse zwischen Altstadt und Ihme, also im Gebiete der später entstandenen Calenberger Neustadt waren, lassen noch alte Karten erkennen. Zu den beiden noch bestehenden Leinearmen, die die Insel umschließen, gesellte sich damals noch ein dritter windungsreicher Arm, der wiederum mehrere Nebenarme und Querverbindungen hatte. Ein blinder Arm erweiterte sich kolkartig zum südlich der Burg Lauenrode gelegenen Judenteich. Diese Leinearme lagen im Überschwemmungsgebiet, aus dem nur der von allen Seiten umflossene Lauenröder Burgberg emporragte. Die Verbindung zwischen Lindener und Altstädter Ufer stellte der dammartige Steinweg (jetzt Calenberger Straße) her.

Fassen wir also noch einmal kurz die günstigsten natürlichen Gegebenheiten der Ortslage zusammen, die gerade an dieser Stelle und nicht weiter ober- oder unterhalb des Flusses eine Stadt entstehen ließen.

---

1) Hannoversche Geschichtsblätter 1906, S. 2.

2) Stoller, J., Über altdiluviale Leineschotter bei Isernhagen. Hannover 1919.

Die Dünenzüge des östlichen Ufers und die Ausläufer des Berg- und Hügellandes auf dem westlichen Ufer haben hier ihre größte Annäherung und beschränken das Überschwemmungsgebiet der Leine auf einen weit kleineren Raum, als das oberhalb und unterhalb der Fall ist. Die hochwasserfreien Sanddünen ermöglichen zu jeder Jahreszeit den Verkehr und sind wegen ihrer trockenen Lage auch gesuchte Siedlungsplätze. Die eingeengten Flußläufe erleichtern den Bau von Brücken und, da durch die Einengung die Stromgeschwindigkeit erhöht wird, die Anlage von Mühlen. Die bis hierher reichende Schiffbarkeit des Flusses zwingt zur Anlage eines Umschlageplatzes. Durch die plötzliche Richtungsänderung der Leine nach Westen muß die Nord- Süd-Straße, die von Süden her auf der westlichen Flußseite verläuft, das Ufer wechseln.

Die Gunst der Lage führte zur Stadtgründung. Im Laufe der Jahrhunderte mußten weitere Faktoren politischer, wirtschaftlicher und kultureller Art hinzukommen, um die Lebensmöglichkeit und Weiterentwicklung des Stadtwesens zu gewährleisten.

Es sei noch ein kurzer Blick in die Umgebung zur Zeit der Stadtgründung gestattet. Siedentopf hat diese Verhältnisse auf einem „Geschichtlichen Plan des Stadtgebietes Hannover" dargestellt. Um den früheren Sumpf- und Waldcharakter zu beweisen, zieht er die alten Flurnamen heran. Hiernach waren nicht nur die Leinemarschen Sumpf und Morast, sondern auch der heutige Stadtwald, die Eilenriede, war ein sumpfiger Wald. Von hier zog sich das Sumpfgelände weiter nach Osten. Zwischen Misburg und der Eilenriede lag die heute in Wiesen und Ackerland umgewandelte Breite Wiese, bei Misburg der Seck-Bruch, weiter nordwärts das Altwarmbüchner Moor, das durch den Schiffgraben mit der Leine in Verbindung stand. Dieser Graben durchfloß die Senke zwischen dem Altstädter Hügel und dem Emmerberg und diente zur Beförderung des im Moore gestochenen Torfes nach Hannover. Im Norden dehnte sich das Sumpfgelände des Wietzetales aus, und im Nordwesten zog sich ein sumpfiger Streifen, die Strangriede, vom Moorkamp südlich von Hainholz bis nach Stöcken hin. Daß auf dem Westufer der Leine die Sumpfflächen, eine Ausnahme machte der Ihlpohl, fehlten, erklärt sich aus der Höhenlage und Geländeform dieses Gebietes.

Bei einem solch hohen Stande des Grundwassers wie in der Umgegend Hannovers gedieh auch der Wald. Mit Hilfe der Flur- und Ortsnamen rekonstruiert Siedentopf in seinen „Beiträgen zur geschichtlichen Entwicklung der Stadt Hannover" den früheren Waldcharakter um Hannover und zieht dann den Schluß, „daß die Umgebung Hannovers in der Tat einen waldigen, sumpfigen und morastigen Charakter gezeigt haben muß" [1]).

3. Das Klima.

„Sonnenschein und Bewölkung, Luftwärme und Feuchtigkeit, Niederschlag und Wind bestimmen in ihrem Ineinandergreifen das Wetterbild

1) Siedentopf, P., Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung der Stadt Hannover. Hannover 1926.

einer Landschaft“ [1]). Nach den statistischen Angaben müssen wir uns einen Überblick über die einzelnen Klimafaktoren verschaffen, um dann unter Berücksichtigung dieser einzelnen Faktoren zusammenfassend ein Gesamtbild des Klimas der Stadtlandschaft zu erhalten.

Zahl der Tage mit					Zahl der			
Schnee	Schneedecke	Hagelgraupen	Nebel	Gewitter	heiteren Tage	trüben Tage	Frosttage	Sommertage
26	21	6	31	17	32	145	66	24

Heitere Tage: Bewölkung unter 2 (Skala 0—10)
Trübe Tage: Bewölkung über 8
Frosttage: Minimum unter 0 Grad
Sommertage: Maximum 25 Grad und mehr.

Tab. 7. Zahl der Tage mit besonderen Witterungserscheinungen. Jahresdurchschnitt 1900 -1926.

Nicht einmal einen Monat lag im Durchschnitt dieser 27 Jahre die Schneedecke. Die meisten Schneetage in diesem Zeitraum hatte das Jahr 1917 mit 49 Tagen. Die Schneedecke lag 58 Tage, jedoch nicht solange, wie im Jahre 1901, das bei nur 34 Schneetagen die Straßen der Stadt an 75 Tagen mit Schnee bedeckte.

Im Jahre 1914 fiel nur an 4 Tagen Schnee, und die Schneedecke lag 5 Tage, jedoch noch unterboten vom Jahre 1921, das bei einer doppelt so hohen Anzahl Schneetage wie im Jahre 1914 die Schneedecke nur für 2 Tage ausbreitete.

Ziemlich groß ist der Anteil der Nebeltage, die besonders seit 1921 auffallend stark zunehmen und im Jahre 1926 mit 105 Nebeltagen das Maximum erreichten.

Beachtlich ist die starke Bewölkung, denn gewöhnlich hat Hannover während eines Jahresdrittels trübe Tage. Im Durchschnitt fast fünfmal soviel trübe Tage wie heitere.

	J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.
Frosttage	15	14	11	4						2	9	12
Sommertage					3	6	8	5	2			

Bezeichnung s. Tabelle 7.

Tab. 8. Zahl der Frost- und Sommertage. Monatsdurchschnitt 1900 –1926.

Die Zahl der Frosttage verteilt sich auf die Monate Oktober bis April, bei denen der Januar mit durchschnittlich 15 die größte Anzahl aufweist. In den Sommermonaten erreicht der Juli die meisten Sommertage:

1) Kappe, Die Unterweser und ihr Wirtschaftsraum.

J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.
0,5	1,1	3,5	7,5	12,1	15,7	16,9	16,2	13,2	8,9	4,0	1,5

Tab. 9. Temperaturverlauf nach Monatsmitteln der Lufttemperatur 1851—1920 in Celsius.

Der Vergleich der beiden letzten Tabellen zeigt in der Grundtendenz eine klare Übereinstimmung trotz der Verschiedenheit der Vergleichsjahre. Der Monat Januar hat die tiefste Temperatur, Juli die höchste, analog der Tab. 8, in der der Monat Januar die größte Anzahl Frosttage und der Monat Juli die höchste Zahl der Sommertage hat.

Interessant ist ein Vergleich mit den Temperaturen anderer Städte, und zwar in der Nordsüdrichtung Flensburg — Hannover — Frankfurt/Main und in der Westostrichtung Hannover – Berlin — Königsberg in Preußen.

Die Nordsüddarstellung zeigt lediglich, daß die nördlich von Hannover gelegene Stadt Flensburg ein etwas härteres Klima und die südlich gelegene Stadt Frankfurt/Main ein milderes Klima als Hannover ha-

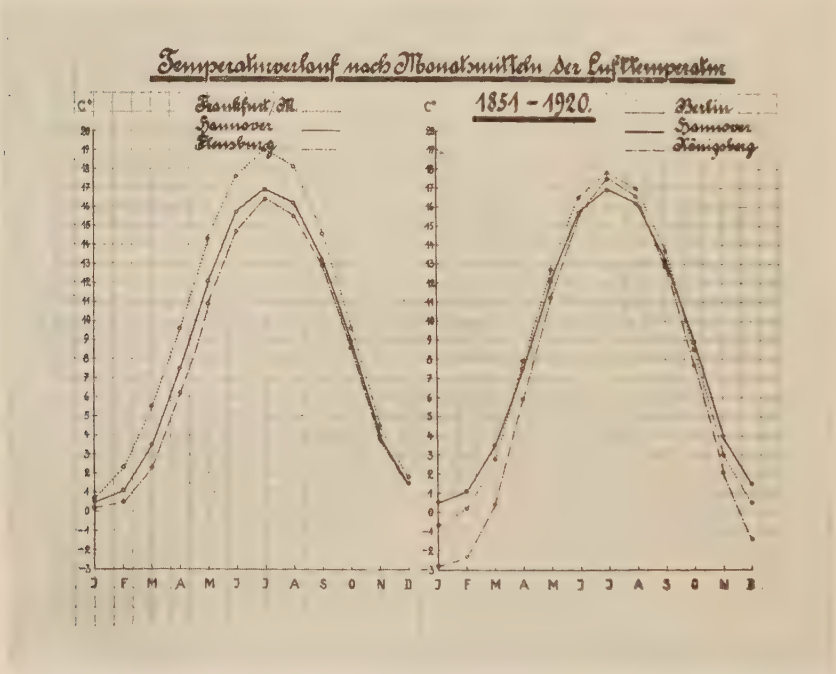

Abb. 10. Temperaturverlauf nach Monatsmitteln der Lufttemperatur 1851—1920.

(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover u. d. deutschen Reiches)

ben. Die Temperaturkurve Hannovers verläuft sonst normal inmitten der beiden anderen. Anders liegen die Verhältnisse bei der Westost-Darstellung. Die Temperaturkurven der Städte Berlin und Königsberg zeigen in ihrem Verlauf die typischen Kennzeichen des kontinentalen Klimas mit kalten Wintern und warmen Sommern. Diese Extreme sind bei der hannoverschen Kurve abgeschwächt, so daß Hannover unter dem Einfluß des ozeanischen Klimas mildere Winter und kühlere Sommer als die Vergleichsstädte hat.

Mit einer mittleren Temperatur von 8,5 Grad Celsius gehört Hannover zu den wärmeren Gegenden Norddeutschlands. Die mittleren Temperaturen der einzelnen Jahreszeiten sind:

Winter 0,9 Grad, Frühling 7,7 Grad, Sommer 16,4 Grad, Herbst 8,8. Die höchsten und tiefsten Temperaturen im Laufe eines Jahres sind etwa 32 Grad und minus 15 Grad.

Die jährliche durchschnittliche Regenmenge beträgt für Hannover 636 mm. Diese verteilt sich allerdings auf 167 Regentage im Jahr, so daß Hannover, was die Zahl der Regentage anbetrifft, im Vergleich zu anderen Gegenden Norddeutschlands reich an Regentagen ist. Die folgende Tabelle gibt Aufschluß über die Verteilung der Regenmenge, der Regentage und der relativen Feuchtigkeit auf die einzelnen Monate.

	J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.
Niederschlagsmengen in mm Monatsdurchschn.	55	39	47	48	53	62	84	76	51	53	46	52
Zahl der Tage mit 0,2 mm und mehr Niederschl.	16	13	13	14	13	13	15	16	13	13	13	15
Mittl. relative Feuchtigkeit in Proz.	86	85	81	74	72	74	76	77	81	88	86	89

Tab. 10. Regenmenge, Regentage und relative Feuchtigkeit im Monatsdurchschnitt von 1900 –1926.

Die geringste Niederschlagsmenge fällt im Februar. Sie steigt dann stetig bis zum Juli, wo sie den höchsten Stand mit 84 mm erreicht. Zum Herbst nimmt die Menge etwas ab und bleibt bis zum Januar fast konstant.

Die Zahl der Regentage ist im Monatsdurchschnitt mit 13 ziemlich regelmäßig. Nur in den Sommermonaten Juli, August und den Wintermonaten Dezember, Januar nehmen die Regentage an Zahl etwas zu, wobei der wetterlaunige April allerdings auch nicht fehlen darf. Die Regenmengen sind jedoch in den Sommermonaten bei der gleichen Anzahl der Regentage erheblich größer als in den Wintermonaten. Trotz der größeren Regenmengen ist die relative Feuchtigkeit im Sommer geringer als im Winter.

Über die Winde finden wir im Statistischen Jahrbuch der Stadt Hannover: Südwest- und Westwinde überwiegen bedeutend. Setzt man den schwach auftretenden Nordwest = 10, dann ergibt sich: NE 12, NW 15, SE 17, E 19, S 23, W 42, SW 45.

Beachten wir noch Hannovers geographische Lage mit 52 Grad 22 min. nördlicher Breite und 9 Grad 44 min. östlicher Länge, dazu seine Höhenlage mit 50 bis 55 m über NN und seinen mittleren Barometerstand von 755,5 mm, so können wir aus allen Einzelheiten kurz zusammenfassend sagen: Hannover steht noch unter dem Einfluß des ozeanischen Klimas.

Kapitel 10:

Die Ortsform (Grundriß).

Der Grundriß einer Stadt, oder wie Dörries ihn nennt: die Ortsform oder Siedlungsform, ist etwas organisch Gewachsenes. Um den Siedlungskern als Kristallisationspunkt wächst die Stadt durch Jahrhunderte zu ihrer gegenwärtigen Ausdehnung heran, beeinflußt durch geographische, geschichtliche, wirtschafts- und verkehrsgeographische Gegebenheiten. „Siedlungen sind wie Keime, die überall dort aufgehen, wo sie auf guten Boden fallen, wo die Ortslage gut ist. Aber um sich groß entwickeln zu können, brauchen sie gute Umgebung, benötigen sie geographische Begünstigung“ [1]). Es ist zum Verständnis und zur ursächlichen Erklärung der gegenwärtigen Ortsform ein entwicklungsgeschichtlicher Abriß notwendig.

1. Die geschichtliche Entwicklung der Ortsform von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Schwerlich wäre das Dunkel, das über der Entstehung und den ersten Anfängen der Stadt Hannover lagerte, erhellt worden, wenn man sich lediglich auf die überlieferten urkundlichen Dokumente beschränkt hätte. Die Forschung mußte in dem großen Urkundenbuch nachschlagen, das durch die Jahrhunderte von unseren Vorfahren auf uns überkommen ist. Man mußte dort forschen, wo Urnen und Gerätschaften aus vorgeschichtlicher Zeit gefunden wurden, und wo mit ehernem Griffel das erste Straßennetz der sich bildenden Stadt in die Erdoberfläche eingeritzt wurde. Mag in den Stürmen der Jahrhunderte der Aufbau sich verändert haben, der Grundriß der städtischen Keimzelle ist im großen und ganzen in seiner anfänglichen Gestalt erhalten geblieben. Von dieser Keimzelle ging die Entwicklung des Grundrisses aus, erst langsam, dann immer schneller und stürmischer bis zu seiner gegenwärtigen Ausdehnung.

Die erste Erwähnung Hannovers finden wir um 1100 in einer Urkunde, in der uns berichtet wird, wie ein Mädchen aus dem Dorfe Hanovere an den Gebeinen des heiligen Bernward in Hildesheim Heilung von einem Augenleiden sucht.

Dieses Dorf muß auf einem der hannoverschen Sandhügel gelegen haben, wahrscheinlich auf dem Santforde im Norden der Altstadt, in der Gegend der heutigen Goseriede. Im Jahre 1314/15 soll diese rein dörfliche Siedlung zu Gunsten der Altstadt wüste gelegt worden sein.

Die Besiedlung dieser längs der Flußläufe sich hinziehenden Sanddünen reicht bis in die Steinzeit zurück. „Man kann annehmen, daß wäh-

1) Penck, A., Die Lage der deutschen Großstädte. Berlin 1912.

rend des Mesolithikums die Dünengebiete aller niedersächsischen Flüsse reich besiedelt waren, wie das für das Allertal bereits durch Funde von Feuersteinschlagstätten nachgewiesen ist" [1]). Daß auch die Dünengebiete an der Leine besiedelt waren, zeigt Siedentopf in einer karthographischen Darstellung der Steingeräte-, Bronze- und Urnenfunde sowie der Urnenfriedhöfe in und um Hannover.

Nun ist Hannover, wie das auch schon aus dem erwähnten Wüstwerden der dörflichen Siedlung hervorgeht, nicht organisch aus einem Dorfe zur Stadt herangewachsen, sondern die Stadtgründung stellt einen vollkommen willkürlichen Akt dar. „Die älteren rechtsrheinischen Städte sind durchweg nicht aus ländlichen Ansiedlungen hervorgegangen, sondern — in ihrem ältesten Teile wenigstens — auf jungfräulichem Boden als Handelsplätze neu erbaut worden." (Rietschel). Doch wir müssen etwas weiter ausholen.

Nordwestdeutschland bildete zur altsächsischen Zeit keine politische Einheit, auch bestand keine beständige Verbindung zwischen den verschiedenen Stammesteilen. Es wurden vier große Stämme in Niedersachsen gezählt: die Westfalen, die Engern, die Ostfalen und die Nordalbingier.

Dort, wo der Boden Ertrag versprach und die Lage günstig schien, entstanden die Ansiedlungen, Einzelhöfe oder Dörfer. Mehrere Dörfer bildeten die Goh, und mehrere Gohen oder Untergaue setzten sich zum Gau zusammen.

Die alte Stammes- und Gaugrenze verlief längs des alten Leinebettes bis zur Mündung des Schiffgrabens in die Leine, verfolgte diesen eine Zeitlang als Grenzbach und bog dann nach Norden zum Wietzetal ab. Westlich dieser Grenzlinie saß der Stamm der Engern im Marstemgau, und östlich hatten die Ostfalen im Gau Ostfala ihre Wohnsitze.

Da die Grenzen des Sachsenlandes gegen die Franken keinen natürlichen Schutz gewährten, gingen die Franken zum Angriff über und erklärten ihren Eroberungskrieg als einen Kreuzzug gegen die heidnischen Sachsen. Auf der Reichsversammlung 782 in Lippspringe hob Karl der Große die alte Gaueinteilung auf und führte die Grafschaftsverfassung ein. Dabei benutzte er, wie auch später die Kirche, einen Teil der alten Grenzen weiter. Bei der kirchlichen Gebietseinteilung trennte die alte, obengenannte Gaugrenze das Bistum Minden vom Bistum Hildesheim. An den Heerstraßen, und auch abseits dieser, wurden zur Sicherung des eroberten Landes Königshöfe angelegt. Das Land nahm man gewöhnlich den widerspenstigen Adeligen, da Karl den Grundbesitz der Aufständischen einziehen ließ.

Für die Entstehung Hannovers war die Verlegung des Bischofssitzes von Elze nach Hildesheim im Jahre 818 von großer Bedeutung, denn zwischen den Bischofssitzen Bremen und Hildesheim entwickelte sich ganz naturgemäß ein reger Verkehr. Diese Straße verlief in der Nähe Hannovers auf den hochwasserfreien Dünen in unmittelbarer Nähe der Leine. Hinzu kam, daß die alte Nord-Süd-Straße durch die Richtungsänderung des Flusses das Ufer wechseln mußte, also diese Stelle für die Anlage eines

1) Jacob-Friesen, K. H., Einführung in Niedersachsens Urgeschichte. Hildesheim-Leipzig 1931.

Königshofes sehr gut geeignet war. Daß ein solcher Hof vorhanden war, beweist der im Jahre 1163 von Herzog Heinrich dem Löwen abgehaltene Hoftag zu Honovere.

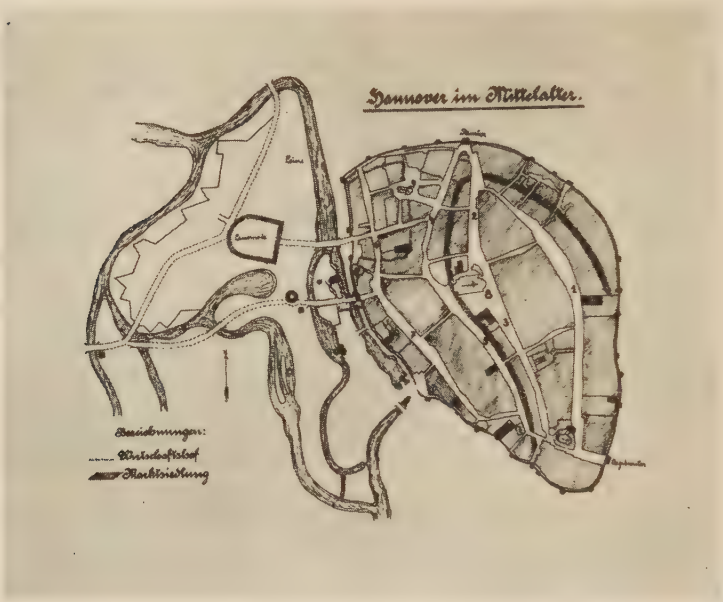

Abb. 11. Hannover im Mittelalter.
(nach Dr. Leonhardt)

Bezeichnungen: 1 Osterstraße, 2 Schmiedestraße, 3 Marktstraße, 4 Knochenhauerstraße, 5 Köbelingerstraße, 6 Burgstraße, 7 Leinstraße, 8 Marktkirche m. Marktplatz, 9 Kreuzkirche, 10 Aegidienkirche.

Durch diesen Wirtschaftshof, St. Gallenhof, der nach Leonhardt an der Burgstraße lag, führte die Straße Hildesheim–Bremen, die über Laatzen, Wülfel, Döhren unmittelbar an der Leine entlanglief und im Verlauf der Lein- und Burgstraße bis zum Leineknick gelangte, um sich dort mit der Nord-Süd-Straße, die von Pattensen kam, zu vereinigen.

Bei dem dauernd wachsenden Handelsverkehr suchten die immer geldbedürftigen Fürsten und Adeligen durch die Gründung von Marktansiedlungen sich neue Einnahmequellen zu verschaffen. Die Anlage von Marktansiedlungen vollzog sich in der Weise, daß in der Nähe des Wirtschaftshofes die Handelsstraße marktartig erweitert wurde, und daß an beiden Seiten dieser Straße Handelsleute und Handwerker angesiedelt wurden. Diese Anlage sollte den Handel von fern und nah anziehen und wurde zum Schutze mit einem Graben und geflochtenem Zaun umgeben.

Diese alte Marktansiedlung läßt sich im Altstädter Straßennetz recht deutlich erkennen. Es ist erklärlich, daß bei dem immer lebhafter werdenden

Handelsverkehr die Hauptstraße aus dem Wirtschaftshofe herausgelegt wurde und nun über den Altstädter Hügel führte. Der höchste Punkt dieses Hügels wurde bei der Anlage der Marktansiedlung dem Gotteshaus vorbehalten, so daß heute an dieser Stelle Marktkirche und Marktplatz zu finden sind. Die Straße wurde zu beiden Seiten mit Häusern bebaut, wobei zu beachten ist, daß die nördliche Hälfte, die heutige Schmiedestraße, nach dem Marktplatz zu sich ganz wesentlich erweitert, um den Marktbuden und Wagen Platz zu schaffen und eine Behinderung des Durchgangsverkehrs zu vermeiden. Diese eigentümliche Straßenerweiterung ist das typische Kennzeichen der Marktansiedlungen. Durch die Anlage der Osterstraße als Entlastungsstraße wurde die Marktansiedlung vergrößert, so daß die ganze Ansiedlung folgende Straßen umfaßte: die Schmiedestraße als Hauptstraße mit der südlich des Marktplatzes fortlaufenden Verlängerung, der Marktstraße, dazu die im Bogen nach Osten sich abzweigende Osterstraße. Leonhardt schreibt darüber in den „Hannoverschen Geschichtsblättern": „Wir glauben, daß sich dieser Marktcharakter beider Straßen von der Zeit ihrer Anlage an bis in die jüngste Vergangenheit getreu erhalten hat und sind überrascht gewesen, als sich bei der Umfassung der an ihnen liegenden Grundstücke durch die auf unserer Karte wiedergegebene Grenzlinie ein Bild ergab, das in der jetzt zahlreich gewordenen Literatur über mittelalterliche Stadtentwicklung als eine der wenigen charakteristischen Typen einer Marktsiedlung des 11. Jahrhunderts regelmäßig wiederkehrt" [1]).

Die Siedler erhielten nur Land zum Anbau ihres Hauses und mußten dafür jährlich den Wortzins an den Lehnsherrn zahlen. Siedentopf stellt in einem „Gründungsplan" die Umgrenzung der einzelnen Grundstücke fest und schreibt dazu: „Sehr charakteristisch sind die oft regelmäßig zugeschnittenen Stammgrundstücke, die fast durchweg rechtwinklig zur Straßenflucht verlaufen." Daraus ersehen wir, daß die Marktansiedlung planvoll angelegt wurde, und daß dadurch auch das Fehlen einer Feldmark außerhalb der Mauern erklärlich wird. Dieses letztere läßt wiederum erkennen, daß die Stadt sich nicht aus einer dörflichen Siedlung entwickelt hat.

Das neue Gemeinwesen trachtete nach immer größerer Selbständigkeit und nach weiterem Ausbau seiner Schutzanlagen. Parallel dazu lief das Bestreben des Adels, sich auch einen festen Sitz in der Nähe der Stadt zu erbauen, um in unsicheren Zeiten einen Zufluchtsort zu haben und der aufstrebenden Siedlung gegenüber die Herrschaftsansprüche bewahren zu können. Es kam also zur Anlage der Burg Lauenrode, die sich auf dem westwärts vorspringenden Dünenhügel jenseits der Leine, dem Wirtschaftshof gegenüber, erhob. Wenn sie auch erst im Jahre 1215 erwähnt wird, so muß ihr Alter doch wohl etwas höher sein. Die Burg Lauenrode beherrschte zugleich die so überaus wichtige Nord-Süd-Straße, die von Pattensen kam, im Verlauf der heutigen Bäckerstraße an der Burg vorbeiführte und sich jenseits der Leine mit der Straße Hildesheim-Bremen vereinigte.

Der Markt entwickelte sich und erweiterte seinen Umfang. Es war das Bestreben vorhanden, sich Stadtrechte zu erwerben und sich mit einer schützenden Mauer zu umgeben. Eine solche bestand im Jahre 1189 noch nicht,

1) Hannoversche Geschichtsblätter. 27. Jahrg. S. 135.

denn König Heinrich, der Sohn Friedrich Barbarossas, zog nach einer vergeblichen Belagerung Braunschweigs nach Hannover und brannte es nieder. Wir hören erstmalig 1256 etwas von Stadtmauern, die wohl im großen und ganzen den Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauern vorzeichneten, nur war innerhalb des Mauerrings noch viel freier Platz vorhanden.

Uns interessiert hier vor allem das Straßennetz innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer. Gleichsam als Gerüst oder Gerippe des Altstädtischen Straßensystems treten die vier fast parallel verlaufenden Hauptstraßen ganz markant hervor, und zwar von Osten nach Westen: I. Die Osterstraße, II. die Schmiedestraße, III. die Knochenhauer- und Köbelingerstraße, IV. die Lein- und Burgstraße. Die drei erstgenannten Straßenzüge laufen an ihren Enden zusammen und verlassen im Norden durch das Steintor und im Süden durch das Aegidientor das Stadtgebiet. Die Leinstraße zweigt von der Köbelingerstraße ab, und die nördliche Fortsetzung, die Burgstraße, stößt auf die Stadtmauer, ohne einen Ausgang zu haben, wodurch die Ansicht verstärkt wird, daß diese Straße früher durch den Wirtschaftshof führte und bei der Ummauerung der Stadt von ihrer nördlichen Fortsetzung abgeschnitten wurde. Diese vier Hauptstraßen sind durch zahlreiche schmale Nebenstraßen untereinander verbunden. Auffallend ist, daß keine Hauptstraße in westöstlicher Richtung verläuft, trotzdem durch das an der Westseite befindliche Leintor eine Verbindung mit der Leineaue und der großen Nord-Süd-Straße hergestellt wird. Es ist weiterhin auffallend, daß an der ganzen Ostseite der Mauer kein Stadttor vorhanden war.

Diese Tatsache gibt Veranlassung, zu einer Frage Stellung zu nehmen. Hat Hannover bei seiner Gründung und im Mittelalter Anteil an der wichtigen West-Ost-Straße gehabt? Diese Frage wird verschieden beantwortet. Ich möchte sie aus folgenden Gründen verneinen. Der uralte Hellweg vor dem Santforde kreuzte die Leine südlich von Hannover bei Sarstedt. Auch eine Abzweigung über Hannover hätte nach Osten nicht weitergeführt werden können, denn die sumpfigen und morastigen Gebiete der Eilenriede, der Breiten Wiese, des Altwarmbüchener Moores und des Seckbruches bei Misburg waren zur damaligen Zeit für eine Hauptverkehrsstraße unüberwindlich. Für Hannover kam nur die Nord-Süd-Straße in Frage. Bei Northeim gabelte sich diese in zwei Linien, deren eine in ganz regelmäßigen Etappen über Einbeck, Alfeld, Elze und Pattensen nach Hannover auf dem westlichen Leineufer entlang führte, während die andere über Gandersheim, Hildesheim, Sarstedt auf dem östlichen Leineufer Hannover erreichte. Die westliche Straße überquerte bei Linden die Ihme, überschritt die einzelnen Leinearme, verlief in Richtung der heutigen Bäckerstraße an der Burg Lauenrode vorbei und traf nach Überschreiten der Brühler Brücke in der Gegend des heutigen Clevertores wieder mit dem östlichen Zweigweg zusammen, der durch das Aegidientor die Stadt betreten und sie durch das Steintor wieder verlassen hatte. Eine Verbindung beider Straßen war allerdings schon vorher über den Steinweg (Calenbergerstraße) durch das Leintor möglich. Das Altstädter Straßennetz paßt sich in seinen vier Hauptstraße vollständig der Richtung der Straße Hildesheim-Bremen an, deren Verlauf wiederum durch die Leine bedingt ist, während in der Ost-West-Richtung nur schmale, unbedeutende

Verbindungsstraßen verlaufen, denen die torlose östliche Mauerhälfte Halt gebietet. Büttner [1]) führt dagegen an, daß Hannover sein Stadtrecht von Minden habe und daher wohl mit dieser Stadt durch die West-Ost-Straße in Handelsbeziehungen gestanden habe. Das ist kein stichhaltiger Grund, wenn man bedenkt, daß Hannover zum Bistum Minden gehörte, und daß der geistige Einfluß dieser Bischofsstädte im Mittelalter außerordentlich groß war.

Wenn Hannover noch mit der West-Ost-Straße in Verbindung gestanden hätte, dann ist es doch unerklärlich, daß Hannover im Vergleich zu seinen Nachbarstädten im Mittelalter an Bedeutung weit zurückblieb. Das geht noch deutlich aus einer Städtematrikel aus dem Jahre 1504 hervor, nach der die einzelnen Städte nach Größe und Bedeutung Soldaten und Geld zu stellen hatten.

Magdeborch:	200	man to vote wol geruſtet	9000	Rinſche	gulden
Brunswigh:	200	„	9000	„	„
Hildenſen:	134	„	6000	„	„
Gottinge:	134	„	6000	„	„
Eimbecke:	100	„	4500	„	„
Honover:	83	„	3750	„	„

Als Hannover nun wirklich durch die Anlage der Eisenbahn zum Kreuzungspunkt der beiden großen Straßen wurde, entwickelte es sich so stürmisch, daß es die anderen Städte weit hinter sich ließ. Bei der Volkszählung im Jahre 1925 hatten:

Magdeburg:	297 020	Einwohner
Braunschweig:	146 000	„
Hildesheim:	58 522	„
Göttingen:	41 514	„
Einbeck:	9 593	„
Hannover:	425 274	„

Wenn Büttner fragt, weshalb denn gerade Hannover Stadt wurde und nicht ein anderer Ort in der Umgebung, so sehe ich in der Vereinigung der beiden nordsüdlichen Zweigstraßen Hildesheim-Hannover und Pattensen-Hannover am Leineknick eine der Hauptursachen der Stadtgründung. Hinzu kommt dann noch, daß Hannover Brückenstadt und Umschlagplatz der Leineschiffahrt wurde, und daß Hannover all die genannten Vorzüge einer günstigen Ortslage aufweisen konnte.

Wenden wir uns nun wieder dem Grundriß zu, so brauchen wir uns auf kein bestimmtes Jahr festzulegen, denn Leonhardt hat in seiner Abhandlung: „Straßen und Häuser im alten Hannover" „in einwandfreier Form den Beweis erbringen können, daß durchgängig die Stadt Hannover bereits um 1300 in dem Umfange bebaut gewesen ist, wie 1780" [2]).

Die vier Hauptstraßen verleiteten dazu, die Stadt in vier Stadtviertel einzuteilen, die auch nach den Straßennamen bezeichnet wurden.

1) Büttner, E., Abriß der Geschichte der Stadt Hannover. Hannover 1931.
2) Hannoversche Geschichtsblätter. 27. Jahrgang 1924.

1. Stadtviertel: Die Osterstraße, deren nördlicher Teil zwischen der jetzigen Großen und Kleinen Packhofstraße auch Kopperschläger — oder Gropengeterstrate genannt wurde. Zu diesem Osterstraßenviertel gehörten noch der Große und Kleine Wolfshorn (Große und Kleine Packhofstraße), die Seilwinder- und Röselerstraße.
2. Stadtviertel: die Marktstraße mit der Schmiedestraße, dazu die Judenstraße (jetzt Schuhstraße).
3. Stadtviertel: die Köbelingerstraße, in der nördlichen Fortsetzung vom Markt an auch der Nigesteenweg (jetzt Knochenhauerstraße) genannt, dazu die Damm-, Kramer-, Bockstraße (jetzt Ballhofstraße), die Kreuzstraße, der Kreuzkirchhof, Tiefen Thal, Goldener Winkel, Mauernstraße (jetzt Marstallstraße) und der Wrenschenhagen (jetzt Kaiserstraße).
4. Stadtviertel: die Leinstraße, vom Holzmarkt an Burgstraße, dazu der Knappe Ort, die Twengerstraße oder der blaue Donner (jetzt Neuer Weg), die Mühlenstraße, Schuhstraße (jetzt Schloßstraße), Brückstraße (jetzt Ernst-August-Straße), Stovenweg (jetzt Rademacherstraße), Beginenstraße (jetzt Pferdestraße) und Piperstraße (jetzt Roßmühle).

Das mittelalterliche Hannover war reich an kirchlichen Gebäuden. Neben den drei Altstädter Kirchen gab es zahlreiche Kapellen und Klosterhöfe. Als älteste zierte den Marktplatz die Kirche SS. Jacobi et Georgii, die heutige Marktkirche. Zugleich am Marktplatz lagen das Rathaus und die Schule. Die Pfarrkirche des nördlichen Stadtteiles war die Kreuzkirche, die des südlichen die Aegidienkirche. Von den älteren Kapellen sind lediglich zwei teilweise erhalten geblieben, und zwar die Kapelle im Kloster der Franziskaner an der Leinstraße, die später in das Schloß hineingebaut wurde und heute als Schloßkirche weiterbesteht, und die Kapelle des Hospitals S. Nicolai vor dem Steintore. Verschwunden sind die Kapellen S. Galli, zunächst Burgkapelle auf Lauenrode, 1371 bei der Eroberung der Burg zerstört, 1446 Ecke der Burg- und Ballhofstraße wieder aufgebaut und 1630 bei einem Sturmwind eingestürzt, S. Spiritus an der Schmiedestraße und die Marienkapelle vor dem Aegidientore. Letztere gehörte zum Bistum Hildesheim, da die alte Gau-, Grafschafts- und Kirchengrenze unmittelbar am Aegidientor verlief und so diese Kapelle von den in der Stadt gelegenen kirchlichen Gebäuden, die dem Bistum Minden angehörten, trennte. Die zahlreichen Klosterhöfe verschwanden bei der Reformation.

Die Stadt wurde von einer mit ungefähr 40 wehrhaften Türmen versehenen Mauer umfaßt. Der Verlauf der Mauer, die nur von den drei genannten Toren durchbrochen war, lag für Jahrhunderte fest. „Das Stadtgebiet innerhalb der Stadtmauern um 1300 umfaßte eine Fläche von 35 ha. Durch die Hinausschiebung der Festungswerke in den Jahren 1544 1591 erfuhr das Gebiet eine Vergrößerung auf 59 ha einschließlich der Wallanlagen“ [1]).

1) Die Königliche Haupt- und Residenzstadt Hannover. Festschrift 1913, S. 49.

Zwischen Reformation und Dreißigjährigem Kriege erlebten die Hannoveraner noch eine Blütezeit ihres Gemeinwesens. Die wiedererstarkende Fürstenmacht und der Dreißigjährige Krieg machten jedoch der Selbstherrlichkeit der Städte ein Ende. Dank der guten Befestigungsanlagen hatte Hannover äußerlich wenig unter den Kriegswirren zu leiden. Aus diesem Grunde wählte wohl auch Herzog Georg von Calenberg 1636 Hannover als Residenz. Wenn auch die freie Stadt dem Wunsche des Fürsten nur widerwillig zustimmte, weil sie wußte, daß es nun mit der uneingeschränkten Freiheit und Selbständigkeit bald aus sein würde, so war dieses Ereignis für Hannovers spätere Entwicklung doch von ganz außerordentlicher Bedeutung. Es beginnt ein neuer Lebensabschnitt der Stadt.

Der Hof und die Verwaltung brachten zahlreiche neue Bürger. Der Mauerring und die Wälle zwängten das jetzt dicht bebaute Stadtgebiet ein. Das natürliche Wachstum mußte diese Fesseln sprengen. Zwar hatte am Ende des 16. Jahrhunderts die Erneuerung der Befestigungsanlagen einen kleinen Gebietszuwachs gebracht, aber jetzt war mehr Raum nötig. Zur

Abb. 12. Hannover um 1822.
(nach Dr. Leonhardt)

Bezeichnungen: 1 Osterstraße, 2 Schmiedestraße, 3 Marktstraße, 4 Knochenhauerstraße, 5 Köbelingerstraße, 6 Burgstraße, 7 Leinstraße, 8 Marktkirche und Marktplatz, 9 Kreuzkirche, 10 Aegidienkirche, 11 Friedrichstraße, 12 Georgstraße, 13 Hundemarkt, 14 Bäckerstraße, 15 Calenberger Straße, 16 Neustädter Kirche und Markt, 17 Lange Straße, 18 Clemenskirche.

Stadterweiterung wurde das wahrhaftig nicht ideale Baugelände zwischen Leine und Ihme genommen, wahrscheinlich aus dem Grunde, weil dieses Gebiet am leichtesten in den Festungsgürtel einbezogen werden konnte.

Nach dem Einzug des Herzogs begannen sogleich die Vorarbeiten, die darin bestanden, zunächst die Leinearme und den Judenteich trockenzulegen (1646) und die neuen Befestigungen, Wälle, Gräben und Bastionen anzulegen. 1648 wurde das Calenberger Tor und 1650 das Clevertor vollendet. Ein Vergleich der Abbildungen 11 und 12 läßt erkennen, was von den Leinearmen bei der Trockenlegung übrigblieb. Zum Zuwerfen des Judenteiches wurde der Sand des Lauenröder Burgberges benutzt. Vereinzelt lagen Häuser in der Gegend des Burgberges, des Brühls (Gebiet nördlich der Burg bis zur Leine) und an den beiden Straßen, die auch im Grundriß der Calenberger Neustadt die Hauptstraßen wurden, nämlich Calenberger-Straße und Bäckerstraße. Das übrige Gebiet der Neustadt bedeckten Wiesen und Felder.

Um die Anlage der Calenberger Neustadt hat sich besonders Johann Duve verdient gemacht. Auf Abbildung 12 sind für die Neustadt 4 Bauperioden dargestellt. Naturgemäß setzte die Bebauung zunächst an den vorhandenen Straßen ein. Also entstand die Vogteisiedlung in den Jahren 1648—1675 an der Calenberger Straße, Bäckerstraße und Lange Straße, die früher schon zwischen Burg und Leine verlief.

In den Zeitabschnitt von 1662 - 1665 ließ Duve quer zur Calenberger Straße 4 Häuserreihen anlegen. Die beiden mittleren Reihen bildeten die Große Duvenstraße oder nach dem Anstrich auch Blaue Straße genannt. Nach dem Neustädter Markt, der an der Stelle des früheren Judenteiches lag, schaute die Rote Reihe und an der entgegengesetzten Seite entstand die Kleine Duvenstraße. Duve krönte sein Werk durch die Erbauung der Neustädter Kirche in den Jahren 1666 1670. Dieser Kirchenbau war notwendig geworden, weil die Neustädter Gemeinde durch die zahlreichen Neubauten anwuchs, und weil die evangelische Hofgemeinde die Schloßkirche hatte räumen müssen, denn Herzog Johann Friedrich war wieder katholisch geworden.

Durch die Befestigung der Neustadt waren die alten Festungsanlagen zwischen Alt- und Neustadt überflüssig geworden und wurden 1680 beseitigt. Bei den Erweiterungsbauten der Festungsanlagen im 16. Jahrhundert waren Wall und Graben jenseits der beiden Leinearme angelegt worden, so daß fast die ganze Insel in den Festungsgürtel einbezogen wurde. In der Abbildung 12 wird der Verlauf dieser Anlagen durch die punktierte Linie angedeutet. Wall und Graben gaben nach der Einebnung Raum für die Anlage der Neuen Wallsiedlung in den Jahren 1681— 1684. Die Neue Straße wurde zu beiden Seiten bebaut. Es stellte sich dabei der seltsame Zustand heraus, daß die eine Straßenseite noch zu der Altstadt gehörte, jedoch die andere schon auf dem Boden der Neustadt lag. Die Notwendigkeit der Wallsiedlung ergab sich aus dem Umstande, daß die Häuser, die am Leineufer dem Schlosse gegenüber (auf dem heutigen Friederikenplatze) standen, auf Anordnung des Herzogs abgebrochen werden mußten.

In den Jahren 1690 bis 1735 entstand die Brandsiedlung, so genannt nach dem Anger, auf dem sie erbaut wurde. Im gleichen Zeitraum wurde

im Norden der Neustadt die katholische Clemenskirche erbaut. Das stetige Wachstum der Stadt zerbrach den Festungsgürtel noch an zwei Stellen. Im Jahre 1713 entstand bei einer baulichen Veränderung des Steintores eine neue Straße, die heutige Steintorstraße, die 11 neuen Bürgerhäusern Platz gewährte.

Wesentlicher war im Jahre 1741 die Stadterweiterung vor dem Aegidientore, die durch den Bürgermeister Grupen gefördert wurde. Auch die Aegidien-Neustadt wurde noch mit Festungswerken umgeben. Die Anlage der Straßen erfolgte ganz schematisch. Den Mittelpunkt bildete der quadratische Hundemarkt. Rechtwinklig zu ihm kreuzten sich die Aegidien- und Braunschweiger Straße. Parallel zu diesen verliefen die Große und Kleine Wallstraße und die Breite Straße. Es war Raum für über 100 Häuser geschaffen.

Da Kurfürst Georg Ludwig 1714 König von England geworden war, verschwand für ungefähr 100 Jahre das Hofleben aus Hannover. Die Stadt blieb jedoch Sitz der Behörden des Kurfürstentums. „Das achtzehnte Jahrhundert ist, im großen und ganzen betrachtet, die stillste Zeit der Stadt gewesen“ [1]).

Der Siebenjährige Krieg hatte gezeigt, daß die Festungswerke einem Gegner keinen ernstlichen Widerstand mehr leisten konnten. Aus dieser Erkenntnis heraus trachtete das Gemeinwesen danach, die jetzt lästig gewordene Zwangsjacke abzustreifen. Man begann 1780 mit der Abtragung der Wälle und hatte diese Arbeit in einem Jahrzehnt beendet, ohne jedoch zugleich die Gräben zuzuschütten. Auf dem Gelände der beseitigten Wälle entstand die schöne und breite, für das neue, sich entwickelnde Straßennetz so wichtige Georgstraße, dazu im Süden die Friedrichstraße. Um eine Querverbindung der Altstadt mit diesen neuen Straßen herzustellen, waren die ersten Durchbrüche notwendig geworden. Das Große Wolfshorn (jetzt Große Packhofstraße) wurde bis zur Georgstraße weitergeführt, und die Leinstraße wurde durch den Neuen Weg mit der Friedrichstraße verbunden. Die Georgstraße wurde das Rückgrat der neuen Stadterweiterung, und somit bedeutet diese Anlage einen Abschnitt in der Grundrißentwicklung der Stadt. Die Wirren der napoleonischen Kriege und die Fremdherrschaft hemmten naturgemäß die Entwicklung, die erst wieder nach dem Friedensschluß einsetzte. Jedoch siedelten sich jetzt schon zahlreiche Bürger vor den Toren der Stadt an. Wie sah es dort überhaupt aus? Der Grund und Boden um Hannover gehörte zunächst den Fürsten, Klöstern und Adeligen. Erst allmählich erwarb die Stadt Grundbesitz. Auch angesehene Bürgerfamilien kauften sich Land, das sie an kleine Leute verpachteten. Ein Teil des Landes war als Acker, Gärten und Wiesen nutzbar gemacht. Die ersten Hütten sollen elende Baracken gewesen sein, denn die Anbauer waren arm.

„Als das Gebiet der ehemaligen Vorstadt Hannover kommt im allgemeinen die Gegend in Betracht, welche im Norden, Osten und Süden der jetzigen Altstadt liegt. Sie wird im Norden durch die Gemarkungen der

---

1) Thimme, F., Die geschichtliche Entwicklung der Stadt Hannover. Hannover 1913, S. 39.

Dörfer Herrenhausen, Hainholz, Vahrenwald und List, im Osten durch die Eilenriede begrenzt“ [1]).

Die Talaue der Leine im Westen einerseits und die Eilenriede im Osten andererseits zwangen das Wachstum Hannovers jenseits der Stadtmauern in ganz bestimmte Grenzen, so daß die Wachstumsspitzen nach Norden und Süden zeigten. Es entstanden also Ansiedlungen im Norden vor dem Steintore und im Süden vor dem Aegidientore, jedoch in beachtlicher Form erst nach dem Dreißigjährigen Kriege.

Die Häuser der beiden Gartengemeinden, nämlich der Steintor- und Aegidientor-Gartengemeinde, lagen regellos zerstreut, auch war kein Zusammenhang der beiden Gemeinden untereinander vorhanden. Ein Amtsbericht aus dem Jahre 1825 sagt darüber: „Im ganzen ist der Zustand der Steintor-Gartengemeinde noch besser als der der Aegidientor-Gartengemeinde; erstere leben sparsamer, eingezogener und ordentlicher als letztere; beide Gemeinden sind sich aber so fremd, daß auch nur selten Ehen zwischen den Mitgliedern dieser beiden Gemeinden stattfinden, und letztere dünken sich über erstere weit erhaben, welches mit darin seinen Grund haben mag, daß die Aegidien-Gemeinde von jeher weit näher und enger mit der Stadt verbunden war als die Steintor-Gemeinde“ [2]).

Zwecks Durchführung einer besseren Verwaltung wurde die Vorstadt Hannover 1829 in einzelne Ortschaften eingeteilt:

A. Die bisherige Steintor-Gartengemeinde in: 1. Königsworth, 2. Schloßwende, 3. Nordfeld, 4. Fernrode, 5. Vorort, 6. Ostwende, 7. Bütersworth, 8. Westwende.

B. die bisherige Aegidientor-Gartengemeinde in: 9. Kirchwende, 10. Bult, 11. Kleefeld, 12. Heidorn, 13. Tiefenriede, 14. Emmerberg.

C. Zwischen Ihme und Leine: 15. Ohe, 16. Glocksee.

1843 schlossen sich die Gartengemeinden zu der politischen Gemeinde „Vorstadt Hannover“ zusammen.

„Über die wirtschaftliche Entwicklung der Vorstadt bis zum Jahre 1859 mögen noch folgende Angaben angeführt werden. Im Jahre 1721 waren vor dem Aegidientore 166 Wohnhäuser vorhanden, 1748 vor dem Aegidien- und Steintore zusammen 227 Wohnhäuser mit 1080 Seelen. Nach Schleifung der Festungswerke im Jahre 1780 wuchs die Neigung der Bürger, außerhalb der Stadt zu wohnen, immer mehr. 1800 gab es bereits 500 Gebäude vor den Toren. Nach Beendigung der französischen Fremdherrschaft machte sich wiederum eine starke Zunahme bemerkbar.

Waren im Jahre 1818	rund	520	Wohnhäuser und	3400 Bewohner,
so waren es 1838	rund	780	Wohnhäuser und	5900 Bewohner,
1852	rund	1300	Wohnhäuser und	12000 Bewohner,
1858	rund	1700	Wohnhäuser und rund	19000 Bewohner [3]).

1) Jürgens, O., Die ehemalige Vorstadt Hannover. Hannoversche Geschichtsblätter 1898, S. 19.
2) Jürgens, O., a.a.O., S. 26.
3) Jürgens, O., a.a.O., S. 27.

Bevor wir uns wieder der Grundrißentwicklung widmen, wollen wir die Eingemeindungen der letzten hundert Jahre einer näheren Betrachtung unterziehen, da die Stadtverwaltung durch diese Eingemeindungspolitik die Grundlagen der modernen Stadtentwicklung und Stadtbebauung schuf.

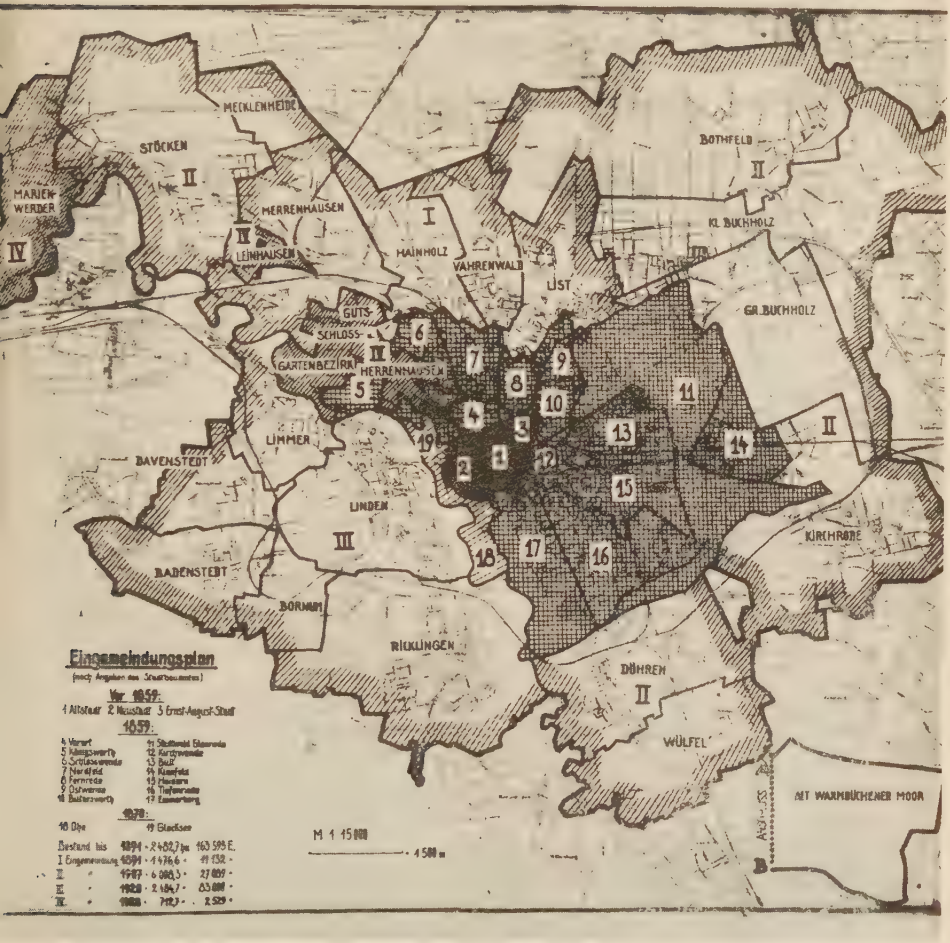

Abb. 13. Eingemeindungsplan.
(Quelle: Stadtbauamt Hannover)

Die Calenberger Neustadt vereinigte sich 1824 mit der Altstadt zu einer Gemeinde mit einheitlicher Leitung. Um das Jahr 1840 entstand auf einem abgetretenen Gebiete der Vorstadt der Ernst-August-Stadtteil, der 1847 in die Verwaltung des Magistrats überging.

Mit dem Jahre 1859 beginnen die großzügigen Eingemeindungen. Die Stadt erhält durch die Eingemeindung der „Vorstadt Hannover" einen im Verhältnis zum bisherigen Umfang ungewöhnlich großen Gebietszuwachs, der besonders nach Süden hin sich sehr weit ausdehnt. Durch diese Eingemeindung wird der für die Stadterweiterung jenseits der ehemaligen Befestigungen erforderliche Baugrund geschaffen.

Zehn Jahre später ergreift die Stadt Besitz von dem Niederungsgebiet zwischen Ihme und Leine, von der Ohe und Glocksee.

Das Jahr 1891 bringt die Ausweitung des Stadtgebietes nach Norden durch die Eingemeindung der Dörfer Herrenhausen, Hainholz, Vahrenwald und List. Ein erheblicher Gebietszuwachs, der ungefähr dem des Jahres 1859 entspricht.

Die Eingemeindung des Jahres 1907 bringt fast durchweg ländliche Gebiete unter städtische Hoheit. Vom Leineufer unterhalb der Stadtgrenze, von Stöcken mit Mecklenheide, ziehen sich in einem weiten, nach Nordosten ausgeweiteten Bogen über Bothfeld, Groß- und Klein-Buchholz und Kirchrode die neueingemeindeten Flächen bis zum Leineufer oberhalb der bisherigen Stadtgrenze, einschließlich der südlichen Vororte Döhren und Wülfel. Über 6000 ha Fläche, die aber nicht sehr dicht besiedelt ist!

Nach dem Weltkriege schließt sich im Jahre 1920 die Industriestadt Linden mit ihren Vororten Limmer, Davenstedt, Badenstedt, Bornum und Ricklingen der größeren Nachbarstadt an. Groß-Hannover erhält durch diese Eingemeindung neben fast 2500 ha Fläche 83 000 neue Stadtbürger.

Das Jahr 1928 sorgt dann für die Beseitigung der Schönheitsfehler. Innerhalb des Stadtgebietes lagen noch Fremdkörper, die nunmehr auch verschwinden und im Stadtgebiet aufgehen, und zwar der Gutsbezirk Herrenhausen und das kleine Lemhausen, dazu weit draußen, an Stöcken anschließend, das nordwestliche Zipfelchen Marienwerder.

Kehren wir nun zur Grundrißentwicklung zurück, die wir nach der Anlegung der Georg- und Friedrichstraße verlassen hatten.

Den folgenden Ausführungen liegen die ausgezeichneten Arbeiten und kartographischen Darstellungen des Direktors Paul Siedentopf vom Stadtvermessungsamt zugrunde [1]). Ich halte mich auch bei der Einteilung an Siedentopfs Gliederung, die die Stadtentwicklung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt darstellt, weil die Eingemeindungen gewöhnlich am Anfang oder Ende eines Jahrzehntes stattfanden.

Die Bautätigkeit in den 4 Jahrzehnten von 1800 bis 1840 ist noch gering und wird erst nach den napoleonischen Kriegen durch den Baumeister Laves angeregt. In der Ohe legt Laves 1826 den Waterlooplatz mit der Waterloosäule an. Die Längsachse dieses Platzes läuft über den neu entstandenen Friederikenplatz auf das Schloß zu. 1828 werden an beiden Seiten des Waterlooplatzes Kasernen erbaut. Die Georgstraße wird durch die Anlegung der Windmühlenstraße mit der Osterstraße verbunden. Die engen Beziehungen zu England ermöglichten es, (Hannover war nach den

1) Siedentopf, Paul, Das Stadtbild Hannovers in dem Zeitraum von 1800 bis 1930. Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover für 1932 und 1933, Hannover 1933.

Befreiungskriegen Königreich geworden, und der Herzog Adolf von Cambridge war sein 1816 Generalgouverneur und seit 1831 Vizekönig), daß eine englische Gesellschaft im Jahre 1824 die erste Gasanstalt des Kontinents in Hannover erbaut.

Das Jahrzehnt von 1840 bis 1850 ist für Hannovers spätere Entwicklung entscheidend durch die Anlage der Eisenbahn. Der Bahnhof der 1843 eröffneten Strecke Hannover-Lehrte liegt außerhalb der bebauten Zone auf freiem Felde. Der spätere Ober-Hofbaudirektor Laves entwirft einen Plan zur Bebauung des Raumes zwischen Bahnhof und Georgstraße, und es entsteht hier in diesem Zeitabschnitt die Ernst-August-Stadt. Vom Ernst-August-Platz, dem Bahnhofsvorplatz, laufen radial 5 Straßen ab. Die mittlere Bahnhofstraße sollte in ihrer Verlängerung durch die Altstadt direkt auf das Schloß zulaufen, so daß der Waterlooplatz, das Schloß, die Straße Schloß-Bahnhof und der Bahnhof selbst in einer Geraden zu liegen kamen. Diese Pläne sind jedoch nicht ausgeführt worden, nur auf der alten Windmühlenbastion an der Georgstraße entstand noch das Hoftheater (jetzt Opernhaus). Jedoch auch einen Nachteil hat die Eisenbahnanlage für den Raum zwischen Bahnhof und Eilenriede. Dieses Gebiet der späteren Oststadt wird von Alt-Hannover abgeschnitten, da die Eisenbahn zu ebener Erde liegt und nur 2 Überführungen, die eine im Zuge der Cellerstraße und die zweite im Zuge der Königstraße, über den Schienenstrang hinwegführen. Hinter dem Bahnhof, der Personen- und Güterbahnhof zugleich ist, entstehen die Eisenbahnwerkstätten und weitere Industrieanlagen.

Von 1850 bis 1860 ist die Bautätigkeit noch gering. Es entstehen lediglich 2 neue Viertel in der Nähe des Bahnhofes: das eine südlich des Bahnhofes als Erweiterung des Ernst-August-Stadtteiles, das andere jenseits der Bahn in schachbrettförmiger Anlage. An der Celler Straße liegen die neuen militärischen Anlagen, der Welfenplatz mit den Kasernen. Das Gelände zwischen Welfenplatz und Bahnhof wird zur Bebauung hergerichtet.

Als wichtigstes politisches Ereignis zwischen 1860 und 1870 müssen wir das Ende des Königreichs im Jahre 1866 und die Umwandlung in eine preußische Provinz verzeichnen. Die Entfernung des Hofes hätte für die Stadt ungünstige Folgen haben können, wenn nicht die Stadt und die Provinz nach dem Kriege von 1870/71 in den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung hineingezogen wären.

Die Bautätigkeit ist lebhaft im Bezirk Fernrode zwischen Welfenplatz und Bahnhof. Hinter diesem wird an der Alten Celler-Heer-Straße, die durch die Eisenbahnanlage von der Altstadt abgeschnitten und dadurch zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken ist, das Zellengefängnis erbaut.

Das Königstraßen-Viertel wird bis zur Eilenriede vervollständigt, und weiter eilenriedewärts wird der Zoologische Garten angelegt.

Die beiden Seiten der Vahrenwalder-Straße werden fast bis zum Dorfe Vahrenwald bebaut, wie überhaupt, auch in den folgenden Jahrzehnten, die Bautätigkeit an den Hauptausfallstraßen einsetzt.

Kleine Veränderungen und Durchbrüche werden an der Peripherie der Alt- und Neustadt vorgenommen, die immer wieder darauf hinzielen, die

drohende Isolierung der Altstadt zu verhindern und den Anschluß mit den Neubauvierteln zu gewinnen.

Der politischen Einigung des Deutschen Volkes nach dem Kriege von 1870/71 folgt in den Jahrzehnten bis zum Weltkriege ein wirtschaftlicher Aufschwung ohnegleichen. Industrie, Handel und Gewerbe blühen auf. Das hat ein Zusammenballen der Menschen in den Städten zur Folge. In diesen 40 Friedensjahren machen die Städte, was Bevölkerungszahl und Bebauungsumfang anbetrifft, eine stürmische Aufwärtsentwicklung durch.

Für Hannovers bauliche Entwicklung sind außerdem die umfangreichen Eisenbahnumbauten ausschlaggebend. Von 1874 1879 erfolgt die Höherlegung des Bahnhofs und des Schienenstranges, so daß zahlreiche Unterführungen, von denen die zu beiden Seiten des Bahnhofes angelegten Post- und Volgersweg-Unterführungen wohl die wichtigsten sind, den Verkehr nach allen Stadtteilen gestatten und besonders das Gebiet hinter dem Bahnhofe erschließen. Da außerdem der Hauptbahnhof von nun ab nur dem Personenverkehr dienen soll, müssen die Eisenbahnwerkstätten und Industrieanlagen hinter dem Bahnhofe verschwinden. Erstere werden nach Leinhausen verlegt, letztere siedeln sich im Norden der Stadt in der Nähe der neu angelegten Güterbahnhöfe an. Bei Hainholz wird der Rangierbahnhof gleichen Namens eingerichtet, zwischen Engelbosteler Damm und Eisenbahn entstehen der Produktenbahnhof Möhringsberg und der Güterbahnhof Hannover-Nord am Weidendamm. Auf der Bult wird der Güterbahnhof Hannover-Süd angelegt. Die aufblühende, nachbarliche Industriestadt Linden erhält durch die Anlage der Bahn Hannover-Altenbeken den so notwendigen Gleisanschluß und die Bahnhöfe Fischerhof und Küchengarten.

Die Bebauung schreitet von 1870 bis 1880 in allen Stadtteilen lebhaft fort. Nicht nur an den Hauptstraßen können wir eine fortschreitende Bebauung feststellen, sondern sie dringt jetzt auch seitwärts vor und benutzt das zwischen den Hauptstraßen liegende Gelände als Baugrund. Besonders augenfällig ist das in der Nord- und Südstadt. (Bahrenwalder und Hildesheimer Straße liegen in der Nord-Südrichtung.)

Bedeutungsvoll für die Ausgestaltung der Innenstadt sind die Anlagen, Durchbrüche und Neubauten am Rande der Altstadt, so daß das Übergangsgebiet zwischen der Altstadt und den neuen Stadtteilen immer vollkommener ausgestattet wird.

Nach der Eilenriede zu sowie an derem Rande bilden sich immer mehr Wohngebiete mit villenmäßiger Bebauung heraus.

Man kann das Jahrzehnt von 1880 bis 1890 geradezu das Jahrzehnt der großen Straßendurchbrüche nennen. Die Bahnhofsanlage und das Hauptstraßennetz der Altstadt passen nicht zusammen, denn die Bahnhofstraße als Achse der Ernst-August-Stadt verläuft fast senkrecht zu der Richtung der vier altstädter Hauptstraßen. Es ist daraus erklärlich, daß der Verkehr aus der Bahnhofstraße rechts und links durch die Georgstraße abgeleitet wurde, die Altstadt also im Verkehrsschatten zu liegen kam und deshalb wirtschaftlich verkümmern mußte. Zur Erschließung der Altstadt entwirft Wallbrecht einen großzügigen Durchbruchsplan, der nach Überwindung der Schwierigkeiten als Karmarsch- und Grupenstraße zur Durchführung gelangt. Es wird dadurch zugleich, am Waterlooplatz vorbeiführend,

die Verbindung mit Linden hergestellt. Bei diesem Durchbruch, in Verbindung mit der Anlage der Ständehausstraße, muß das alte Ständehaus weichen und wird am Schiffgraben neu errichtet. Es bildet hier den Kristallisationspunkt für ein neues Wohnviertel.

Der durch die Fabrikneugründungen aufblühende Industrievorort Linden veranlaßt im Gebiete zwischen Leine und Ihme eine rege Bautätigkeit, die sich noch im folgenden Jahrzehnt fortsetzt, so daß auch in baulicher Hinsicht die Beziehungen zwischen Hannover und Linden inniger werden.

Auffallend ist die Bebauung der Alten Cellerheer-Straße, die damit zusammenhängt, daß durch die Höherlegung des Bahnhofes diese Straße wieder ihre alte Bedeutung als Durchgangsstraße erhalten hat.

In der Zeit von 1890 bis 1900 beginnt die großzügige Erschließung des Geländes zwischen Vahrenwald, Eilenriede und List. Die Bebauung an den Hauptstraßen ist soweit vorgedrungen, daß nunmehr das Gelände zwischen diesen Straßen baureif geworden ist. Es werden außerdem in allen Stadtteilen vorhandene Baulücken ausgefüllt. Die Reitschule an der Vahrenwalder Straße hat sich gleichfalls als Kristallisationspunkt für Neubauten entwickelt.

Auf der Bult werden einige öffentliche Gebäude (Tierärztliche Hochschule, Stift zum Heiligen Geist, Radrennbahn) errichtet, wodurch die Bautätigkeit an den Zufahrtsstraßen angeregt wird. In der Südstadt fehlt es an einer großzügigen Bebauung. Es wird an allen Stellen etwas gebaut.

Die Ihmebrücke bedarf dringend einer Entlastung! Aus diesem Grunde stellt man durch eine neue Leinebrücke und durch die Spinnereibrücke eine zweite Verbindung mit Linden her und erschließt dadurch dieses Gebiet der Bebauung.

In den beiden letzten Jahrzehnten vor der Jahrhundertwende hatte die Stadt Hannover eine so großzügige Entwicklung durchgemacht, daß sich die alten Bahnanlagen wieder als störend herausstellen. Durch umfangreiche Neubauten an den Eisenbahnanlagen mußte Vorsorge getroffen werden, daß sich die neuen Anlagen dem Wachstum der Stadt anpaßten.

Diese Veränderungen waren:

1. der Hauptbahnhof wurde nach dem Raschplatz zu erweitert,

2. Verbreiterung der Postunterführung von 15 m auf 22 m,

3. sämtliche Bahnstrecken im Stadtgebiet wurden höher gelegt und in vorsorglicher Weise mit vielen Unterführungen versehen,

4. der Güterverkehr wurde jetzt um die Stadt herumgeleitet, wodurch Seelze und Lehrte zu Rangierbahnhöfen ersten Ranges umgewandelt wurden,

5. die drei Vorortbahnhöfe: Kleefeld, Bismarckstraße und Hainholz wurden eingerichtet,

6. die Altenbekener Bahnstrecke wurde in die Umgehungsbahn umgeleitet, wodurch nicht allein der Teil in der Südstadt aufgehoben wurde,

sondern auch die verkehrshemmende Rampe endlich zum Vorteil der Hildesheimer Straße in Wegfall kam (Siedentopf).

Waren diese Veränderungen dem Aufblühen der Industrie, des Handels und Verkehrs zuzuschreiben, so erkennt man die wachsende Wohlhabenheit der Bevölkerung in der Anlage umfangreicher Villenviertel am Rande der Eilenriede.

Ganz großzügig ist die Entwicklung im Lister Felde, wo von 1900 bis 1910 ein vollständig neuer Stadtteil entsteht. Aber auch in der Südstadt beginnt man jetzt planmäßig größere Wohnviertel zu schaffen. Die Bautätigkeit paßt sich der steigenden Bevölkerungszahl an.

Die Wohlhabenheit der Stadt zeigt sich in der prachtvollen Anlage des Maschparks in der Ägidienmasch mit dem Neuen Rathaus.

Ein Blick auf die Karte genügt, um zu wissen, daß der Weltkrieg die Bautätigkeit vollkommen lahmgelegt hat. In den 4 Jahren vor Kriegsausbruch werden lediglich das Villenviertel am Zoo ausgebaut und die Stadthalle errichtet. Der Wohnhausbau in Hainholz, im Lister Feld und in der Südstadt muß durch den Krieg unterbrochen werden.

Nur die neue Militärvorlage läßt neue Kasernenbauten in der Nähe der Nienburger Straße und an der Bahrenwalder Heide entstehen.

Der Mittellandkanal hat bis zum Kriege Hannover erreicht, so daß die drei Häfen: Nordhafen, Lindener Hafen und Stapel- oder Leinehafen (Steintormasch) angelegt werden können.

Nach dem Kriege gebietet die herrschende Wohnungsnot den Bau neuer Wohnviertel in umfangreicher Weise in Angriff zu nehmen. An der Bebauungsperipherie in Hainholz, im Lister Feld, auf der Bult und in der Südstadt lebt die Bautätigkeit auf, aber noch intensiver ist sie in den Vororten wie Kleefeld, Döhren, Wülfel, Herrenhausen usw., wo außerdem noch zahlreiche freiliegende Siedlungen entstehen.

Die Entwicklung des hannoverschen Industrievorortes Linden muß gesondert behandelt werden, weil einerseits Linden bis 1920 ein selbständiges städtisches Gemeinwesen gewesen ist und andererseits die Ursachen des Wachstums im Vergleich zu denen der Nachbarstadt in mancher Hinsicht verschieden waren.

Das Dorf Linden wird zum ersten Male im Anfang des 12. Jahrhunderts erwähnt. Die alten Urkunden berichten von Gerichtssitzungen, die die Grafen von Schwalenberg und von Roden-Limmer an dieser alten Dingstätte im Marstengau abgehalten haben.

Eine Kirche wird urkundlich im Jahre 1285 anläßlich eines Patronatsstreites zwischen den Grafen von Roden und von Hallermund genannt. Sie gehörte mit ihrem Kirchspiel zur Diözese Minden, Archidiakonat Pattensen.

Verschiedene große Höfe waren alten Familien als Lehen vom Bischof von Minden, von den Herzögen zu Braunschweig und Lüneburg und von den Grafen von Wunstorf und von Schauenburg übergeben worden. Die Feldmark Linden grenzte bis an die Leine, umfaßte also auch die Ohe und Glocksee, denn der gegenwärtige Grenzfluß, die Ihme, war vor der Verbindung mit der Leine nur ein unscheinbarer Bach.

Für Hannover hatte das Dorf Linden noch dadurch Bedeutung, daß der Lindener Berg mit seinen Steinbrüchen einen wertvollen Baustein lieferte, den man über die Ihmebrücke auf einem Feldwege bis zum äußersten Mühlenstrang der Leine und von dort über den Steinweg durch das Leintor in die Stadt beförderte.

Der Dreißigjährige Krieg brachte für das Dorf Linden eine Kette schwerer Leiden. Einquartierung, Raub, Mord, Plünderung und Brandschatzung von Freund und Feind suchten bald stärker, bald schwächer das ungeschützte Dorf heim, das aus 9 Vollmeierhöfen, 2 Halbmeierhöfen, 16 Kötnereien, 11 Beibauerstellen, der Kirche, dem Pfarr- und Küsterhaus, dem Schulhaus und 12 an der Südwestseite der Kirche gelegenen, sogenannten Hüttenhäusern bestand. Die Höfe lagen verstreut und von Bäumen umgeben an den Dorfstraßen, deren wichtigste wohl im Zuge der heutigen Falken- und Davenstedter Straße verlief und Lindener Straße genannt wurde. Kurz hinter der Ihmebrücke, am heutigen Schwarzen Bären, zweigten von der Hauptstraße nach Norden und Süden je eine Straße ab, im gegenwärtigen Straßennetz Blumenauer- und Deisterstraße genannt.

Die benachbarte Stadt Hannover wachte eifersüchtig darüber, daß sich kein Handwerker in Linden niederließ, damit das stadthannoversche Gewerbe nicht geschädigt würde. So durfte in den Wirtshäusern nur stadthannoversches Bier, Broyhan, ausgeschänkt werden. Der alte Dorfkrug, der schon 1563 bestand, lag mitten im Dorfe, in der heutigen Eleonorenstraße. Später kamen um das Jahr 1650 der „Schwarze Bär" und an der Landstraße das Wirtshaus „Zum Posthof" (jetzt Posthorn, Deisterstraße) hinzu.

Gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges war die Stadt Hannover Residenz geworden. 1645 kaufte der Herzog Christian Ludwig einen alten Halbmeierhof und ließ dort einen Lust- und Küchengarten anlegen, der besonders reich an Quellen war, und dessen Quellwasser in die Neustadt und nach Herrenhausen geleitet wurde. Im gegenwärtigen Stadtbild erinnern noch Straße, Platz und Güterbahnhof Küchengarten an Bestehen und Lage dieses fürstlichen Gartens.

Im Jahre 1688 erwarb der Oberhofmarschall von Platen das in Linden gelegene Gut derer von Alten, ließ einen prachtvollen Garten anlegen, ein Schloß bauen und das Ganze mit einer Mauer umgeben. Dieser tätige Graf vergrößerte nicht nur sein Besitztum, erwarb Steinbrüche und Kalkbrennereien am Lindener Berge, legte auf seinem Gutshofe eine Schmiede, Brauerei und Wachsbleicherei an, sondern er siedelte auf seinem Grund und Boden auch Familien an. „Aus dieser von Platenschen Kolonie entwickelte sich allmählich das von dem alten Dorfe verwaltungsrechtlich völlig getrennte Neu-Linden" [1]).

Im ganzen 18. Jahrhundert ist von der Entwicklung Lindens wenig zu sagen. Lediglich der Siebenjährige Krieg brachte dem ungeschützten Orte neue Lasten. Desgleichen lasteten die kriegerischen Ereignisse im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts schwer auf Linden, und erst nach den Befreiungskriegen konnte es erleichtert aufatmen.

1) Engelke, Lindener Dorfchronik. Hannoversche Geschichtsblätter 1910, S. 103.

Linden hatte sich inzwischen zum Garten- und Villen-Vorort von Hannover entwickelt. Während jetzt der Hannoveraner dem geräuschvollen Industrieleben Lindens zu entfliehen sucht, erwarben vor hundert Jahren die vornehmen hannoverschen Familien in Linden Landbesitz zur Anlage von Gärten und Gartenhäusern. Das geschah einerseits wegen der schönen landschaftlichen Lage an den Hängen des Lindener Berges und an den Ufern der Ihme, andererseits wegen der schon vorhandenen Lustgärten des Fürsten und des Adels.

Abb. 14. Linden um 1820.
(Quelle: Hannoversche Geschichtsblätter)

Um 1820 hatte Linden etwa 1300 Einwohner und 200 Wohnhäuser. Dabei stellte das Dorf, wie wir schon oben gesehen hatten, keine Einheit dar, sondern trennte sich scharf in Alt- und Neu-Linden. Jede Gemeinde hatte eine eigene Verwaltung, eigene Kirche und Schule sowie einen eigenen Kirchhof. Hinzu kamen noch ungefähr 75 Beibauerstellen, Frei- und Gartenhäuser, die weder zum alten noch zum neuen Dorf gehörten, und die teils im Dorf und teils in der Glocksee und Ohe lagen.

Im Jahre 1829 wurden die Bezirke Glocksee und Ohe von Linden getrennt und mit eigener Verwaltung ausgestattet. Endgültig wurden Alt- und Neu-Linden im Jahre 1856 zu einer einheitlichen Landgemeinde Linden zusammengefaßt.

Um das Jahr 1830 bahnte sich dann eine Entwicklung an, die aus dem ländlichen Gartendorf eine Industriestadt machen sollte. Entscheidend für die Bebauung Lindens wurden die ersten größeren Fabrikgründungen, und zwar die Gründung der Mechanischen Weberei im Jahre 1828 und der Egestorffschen Eisengießerei und Maschinenfabrik 1835. Die Weberei ließ sich nördlich des Dorfes zwischen Blumenauer Straße und Ihme nieder, die Maschinenfabrik südlich des Dorfes zwischen Göttinger und Hamelner Landstraße. Dadurch waren für weitere Fabrikniederlassungen und für die Arbeitersiedlungen die Ansatzpunkte gegeben.

Während sich um das alte Dorf Linden der Stadtteil Linden-Mitte entwickelte, wurde die Limmer Straße zum Rückgrat des neuen Arbeiterwohngebietes Linden-Nord. Als weiteres Siedlungsgebiet stand das Gelände im Süden zwischen Deister- und Göttinger Straße und der Ihme zur Verfügung.

Die Bebauung Lindens wurde eigentlich nur von dem einen Gesichtspunkte bestimmt, Wohnungen für die immer schneller und stärker wachsende Zahl der Arbeiter zu schaffen.

Trotz der regen privaten Bautätigkeit herrscht bei der stürmischen Entwicklung der Industrie um 1870 eine Wohnungsnot, die die größeren Werke durch Erbauung von Arbeiterkolonien abzustellen suchen. Die ehemals Egestorffsche Maschinenfabrik erbaut an der Göttinger Straße die Arbeiterkolonie „Rumänien" mit etwa 150 Häusern. Nach dem deutsch-französischen Kriege werden im Norden an Nebenstraßen der Limmer Straße von der Mechanischen Weberei die Arbeiterkolonien an der Pfarrland- und Velvetstraße und von der Baumwollspinnerei die Kolonie an der Fanny- und Mathildenstraße angelegt.

Der Bau der Eisenbahn und der Bahnhöfe Linden-Fischerhof und Linden-Küchengarten gibt der ganzen Entwicklung einen neuen Auftrieb. Die Zahl der Häuser hat sich von 537 im Jahre 1862 auf 1875 im Jahre 1875 erhöht. Die Bebauung des nördlichen Stadtteiles rückt in den folgenden Jahrzehnten weiter nach Limmer vor, die des südlichen nach Ricklingen. 1920 erfolgt der schon 1866 und 1880 versuchte Zusammenschluß mit Hannover. Die Bautätigkeit nach dem Weltkriege ist besonders in den Vororten sehr rege. Unter der gegenwärtigen Wirtschaftskrise leidet die Lindener Bevölkerung ganz besonders schwer, weil sie auf das engste mit der Industrie verbunden ist.

2. Die gegenwärtige Ortsform.

Wir haben das Wachstum der Stadt durch die Jahrhunderte hindurch verfolgt. Vor uns liegt nun die Großstadt in ihrer heutigen Ausdehnung mit ihren Straßen und Plätzen, ihren Häusern, Fabriken und Verkehrsanlagen, ihren Grünanlagen und Bewohnern. Ein buntes, wechselvolles und zugleich verwirrendes Bild! Zerlegen wir also zunächst, um Klarheit zu schaffen und durch eine Kenntnis der einzelnen Teile Verständnis für die gesamte Stadtlandschaft aufzubringen.

a) Umfang und Benutzung des Stadtgebietes.

	Gemarkungsfläche	davon						
		bebaut	Straßen- u. Eisenbahn	Parkanlagen	Eisenriede u. and. Forst	Begräbnispl.	Wasserfläche	sonstige Fläche
1. 4. abs.	10208,0	1145,0	1021,8	278,3	990,0	90,0	98,0	6584,9
1912 proz.	100,0	11,2	10,0	2,7	9,7	0,9	1,0	64,5
1. 1. abs.	12681,2	1599,4	1476,0	278,3	1032,8	165,1	233,6	7896,0
1927 proz.	100,0	12,6	11,6	2,3	8,1	1,3	1,8	62,3

Tab. 11. Umfang und Benutzung des Stadtgebietes am 1. April 1912 und am 1. Januar 1927 (in ha).

Aus der Tabelle 11 geht hervor, daß durch die Eingemeindung Lindens die Gemarkungsfläche sich vergrößert hat. Vergleichen wir die Prozentzahlen, so ergibt sich, daß die bebauten Flächen sowie die Straßenanlagen in den 15 Jahren um ungefähr 1½% angewachsen sind, naturgemäß auf Kosten der „sonstigen Fläche", die von 64,5% auf 62,3% zurückging. Die prozentuale Abnahme der Parkanlagen und Forsten erklärt sich lediglich daraus, daß die Lindener Park- und Forstanlagen im Verhältnis zur Gesamtfläche Lindens äußerst gering sind, und daß daher bei der Eingemeindung eine prozentuale Verschlechterung eintreten mußte. Die Vergrößerung der Begräbnisfläche ist durch das Anwachsen der Bevölkerung notwendig geworden. Die Lindener Gewässer und der Mittellandkanal vermehrten die Wasserfläche um fast 1%. Wie bei fast allen Großstädten stellt auch bei Hannover die „sonstige Fläche" mit 62,3% den weitaus größten Anteil.

b) Straßen und Plätze.

Das Straßennetz ist gleichsam das Gerippe des Stadtkörpers. Die Erschließung neuer Bauviertel beginnt mit der Festlegung des Straßennetzes. Dabei ist der Verlauf der Hauptstraßen, die gewöhnlich schon an ihrer Breite erkenntlich sind, von vornherein durch bestimmte Faktoren festgelegt, während die schmaleren Nebenstraßen lediglich Verbindungsstraßen sind und die Zugänge zu den Wohnblocks bilden.

Das Altstädter Straßennetz zeichnete sich durch die 4 parallelen Hauptstraßen aus, die sich dem Lauf der Leine anpaßten. Sie haben zwar nicht ihre alte Bedeutung behalten, weil sie zu den neuen Bauvierteln und zum Bahnhof ungünstig zu liegen kamen. Trotzdem sind sie heute noch Hauptgeschäftsstraßen, d. h. Straßen, bei denen unter 100 Häusern 100 und mehr Ladengeschäfte gezählt werden. Dabei haben Schmiede- und Marktstraße ihren Vorrang unter den Straßen der Altstadt behalten. Köbelinger-, Knochenhauer- und Burgstraße beherbergen kleine Ladengeschäfte und Trödelläden. Die zahlreichen Durchbrüche, von denen der Durchbruch der Karmarsch- und Grupenstraße der bedeutendste ist, haben das Gesicht des alten Straßennetzes etwas verändert. Es ist interessant, festzustellen, daß durch die Anlage der Karmarschstraße die Geschäftsleute der benachbarten Großen Packhofstraße eine Schädigung ihres Geschäftes befürchteten. Um das zu verhindern, bauten sie große Kaufhäuser und machten dadurch die

nur schmale Große Packhofstraße, die in der mittelalterlichen Stadt nur eine kleine Nebenstraße war, zu einer der bedeutendsten Geschäftsstraßen Hannovers. Ähnlich erging es der Seilwinderstraße. An bedeutenden Plätzen hat die Altstadt nur den Marktplatz aufzuweisen.

Der großstädtische Verkehr meidet eigentlich die Altstadt und benutzt die Straßen, die auf den alten Wallanlagen entstanden sind. Sie haben sich zu Umgehungsstraßen der Altstadt herausgebildet, weil sie erstens breiter sind und zweitens günstiger zum modernen Verkehrsstrom liegen. Wie früher die Mauer durch Türme unterbrochen wurde, so sind heute diese Wallstraßen an wichtigen Ecken zu Plätzen erweitert.

Vom Platz bei Café Kröpke, dem Mittelpunkt der Stadt, gelangen wir über die Georgstraße nach dem Aegidientorplatz und weiter über die Friedrichstraße nach dem Waterlooplatz. Von da geht es über die Adolf- und Humboldtstraße nach dem Goetheplatz, der durch die Goethestraße mit dem Steintor in Verbindung steht. Vom Steintor führt der westliche Teil der Georgstraße nach Kröpke zurück. Alles, was innerhalb dieses Ringes liegt, bildete früher die Altstadt Hannover.

Von den Plätzen gehen dann die Hauptstraßen meist strahlenförmig nach allen Himmelsrichtungen, zum Teil den Verlauf der alten Handelsstraßen beibehaltend. Benutzen wir Kröpke als Ausgangspunkt und legen zunächst das Hauptstraßennetz des gegenwärtigen Stadtgebietes fest. Kröpke steht durch die Bahnhofstraße mit dem geräumigen Bahnhofsvorplatz in Verbindung, der wiederum strahlenförmig nach allen Richtungen Straßen aussendet. Die Bahnunterführungen verbinden den Ernst- August-Platz mit dem an der Rückseite des Bahnhofs liegenden, engen Raschplatz, von dem die Alte-Celler-Heer-Straße nach dem Lister Platz führt und von da als Podbielskistraße zur Stadtausfallstraße nach Celle wird.

Die bedeutendste Straße der Stadt ist der Teil der Georgstraße zwischen Kröpke und Steintor. Am Steintor zweigen 3 Hauptstraßen ab:

Nach Norden geht es durch die Nordmann- und Nicolaistraße nach dem Weidendamm. Eine direkte Verbindung Kröpke-Weidendamm besteht durch die Andreae- und Herschelstraße. Vom Weidendamm läuft die Bahrenwalder Straße direkt nach Norden und wird als Stader Chaussee Stadtausfallstraße durch die Heide nach Walsrode. Von der Nordmannstraße zweigt nach Nordwest bei der Goseriede die Straße nach dem Vorort Hainholz ab, und zwar über Klagesmarkt, Christuskirche, Engelbosteler Damm mit der Fortsetzung als Schulenburger Landstraße. Nach Nordost zweigt von der Nicolaistraße die Celler Straße ab und verläuft am Welfenplatz vorbei in Richtung Lister Platz.

Die zweite Hauptstraße vom Steintor ist die in der Verlängerung der Georgstraße liegende Lange Laube, die in den Königsworther Platz mündet und von da als Nienburger Straße über Herrenhausen und Stöcken den Lauf der alten Straße nach Nienburg-Bremen verfolgt. Vom Königsworther Platz besteht eine Querverbindung durch die Schloßwender Straße mit dem Engelbosteler Damm und, weiter fortgesetzt, durch die Gustav-Adolf-Straße mit dem Weidendamm. Die Königsworther Straße führt vom Königsworther Platz über Leine und Ihme nach Linden zum Küchengarten Platz.

Die dritte Zweigstraße vom Steintor ist die Goethestraße, die in den Goetheplatz mündet, von dem die Humboldtstraße über die Ihmebrücke den zweiten Zugang nach Linden (Schwarzer Bär) herstellt. Diese Ihmebrücke kann man auch von Kröpke durch die Karmarsch- und Grupenstraße, am Waterlooplatz vorbei und weiter durch die Adolfstraße erreichen. Die Calenberger Straße, die einst die alte Verbindungsstraße zwischen Hannover und Linden bildete, hat ihre Aufgabe an die beiden genannten, neuen Zufahrtswege abtreten müssen.

Von Kröpke gelangt man über die Georgstraße nach dem Aegidientorplatz. Hier gabelt sich die Hauptstraße, um geradlinig nach Süden als uralte Handelsstraße nach Hildesheim zu führen, während nach Osten die Marienstraße, in der Fortsetzung als Misburger Damm Kleefeld erreicht und dann in die Stadtausfallstraße nach Braunschweig-Berlin übergeht.

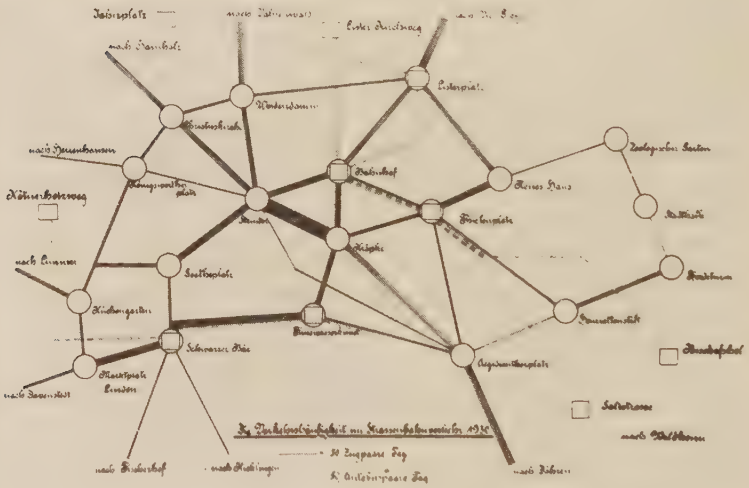

Abb. 15. Die Verkehrshäufigkeit im Straßenbahnverkehr 1930.
(Quelle: Fahrplan der Straßenbahn Hannover)

Das zwischen diesen Hauptstraßen gelegene Gebiet wird durch zahlreiche Quer- und Nebenstraßen erschlossen. Dabei zeichnet sich das Straßennetz hinter dem Bahnhof, besonders zwischen Celler und Alte Celler-Heer-Straße, durch eine ziemlich unglückliche Linienführung aus. Das hat seinen Grund darin, daß vor der Höherlegung der Bahnanlagen dieses Gebiet von den anderen Stadtteilen abgeschnitten war und daher sehr vernachlässigt wurde. Zudem fehlte es damals an einem weitsichtigen Bebauungsplan. Auch das Gebiet, das durch die Hildesheimer-, Marien-, Sall- und

Krausenstraße umgrenzt wird, zeigt ein ziemlich wirres Straßennetz. Wahrscheinlich befinden wir uns hier auf dem Boden der alten Aegidien-Vorstadt. Südlich davon, um den Stephansplatz, zeigt der regelmäßige Verlauf der Straßen das Vorhandensein eines nach bestimmten Gesichtspunkten festgelegten Bebauungsplanes an. Das Lindener Hauptstraßennetz hat sich aus den mittelalterlichen Handelsstraßen entwickelt. Vom alten Ihmeübergang am Schwarzen Bären gingen und gehen auch heute noch die Hauptstraßen strahlenförmig nach allen Richtungen. Vom Schwarzen Bären führt die Blumenauer Straße nach dem Küchengarten Platz, der durch die Spinnereibrücke mit dem Königsworther Platz und Goetheplatz in Verbindung steht. Vom Küchengarten Platz läuft dann die Limmer Straße weiter, um als Wunstorfer Straße nach Wunstorf zu führen.

Die Falkenstraße verbindet den Schwarzen Bären mit dem Lindener Marktplatz. Von dort führen Egestorff- und Davenstedter Straße auf die Nenndorfer Landstraße.

Nach Süden geht vom Schwarzen Bären die Deisterstraße ab, die sich am Deisterplatz in die Straßen nach Hameln und Göttingen gabelt.

Die Darstellung der Verkehrshäufigkeit im Straßenbahnverkehr rundet das Bild ab.

Besonders auffallend ist die starke Verkehrsbelastung der Strecke Steintor-Kröpke. Die Straßenbahnlinien halten sich im großen und ganzen an die oben besprochenen Hauptstraßen. Die Altstadt wird nur von einer schwachen Linie Steintor-Aegidientorplatz mit 100 Zugpaaren/Tag durchquert.

c) Siedlungsfläche.

Um das Gerippe des Straßennetzes legt sich die Siedlungsfläche. Die Leineaue hat sich, mit Ausnahme der Ohe und Glocksee, von der Bebauung frei gehalten. Auffallend und interessant zugleich ist die Tatsache, daß bei den südlichen Vororten Wülfel und Döhren die Baugrenze nach der Leine zu scharf mit der 55 m Höhenlinie zusammenfällt. Etwas Ähnliches beobachten wir bei Herrenhausen, Leinhausen und Stöcken, wo diese Bebauungsgrenze genau mit der 50 m Höhenlinie übereinstimmt. Das Überschwemmungsgebiet der Leine wird also zunächst von der Bebauung gemieden.

Zwischen Eilenriede und Ihme einerseits und Ihme und Lindener Berg andererseits liegen die alten Baukerne Hannovers und Lindens. Von hier springen die Wachstumsspitzen strahlenförmig längs der Hauptstraßen vor, um dann bei weiterem Wachsen das Gebiet zwischen diesen Hauptstraßen als Siedlungsfläche zu benutzen.

Besonders deutlich ist diese Entwicklung im Norden der Stadt festzustellen. Die 4 großen Ausfallstraßen – 1) die Podbielskistraße längs des Nordrandes der Eilenriede an der Ortschaft List vorbei über Buchholz nach Celle, 2) die Vahrenwalder Straße durch Vahrenwald, in der Verlängerung als Stader Landstraße am Flugplatz vorbei nach Walsrode, 3) die Schulenburger Landstraße durch Hainholz am Nordhafen vorbei, 4) die Nienburger Straße über Herrenhausen, Leinhausen und Stöcken

nach Nienburg — sind das Rückgrat der Wachstumsspitzen. Längs dieser Straßen erreichte die städtische Bebauung zunächst die alten Ortschaften List (urkundlich zuerst 1304 erwähnt), Hainholz (urkundlich zuerst 1425 erwähnt), Vahrenwald (urkundlich zuerst 1183 erwähnt). Alsdann wurde

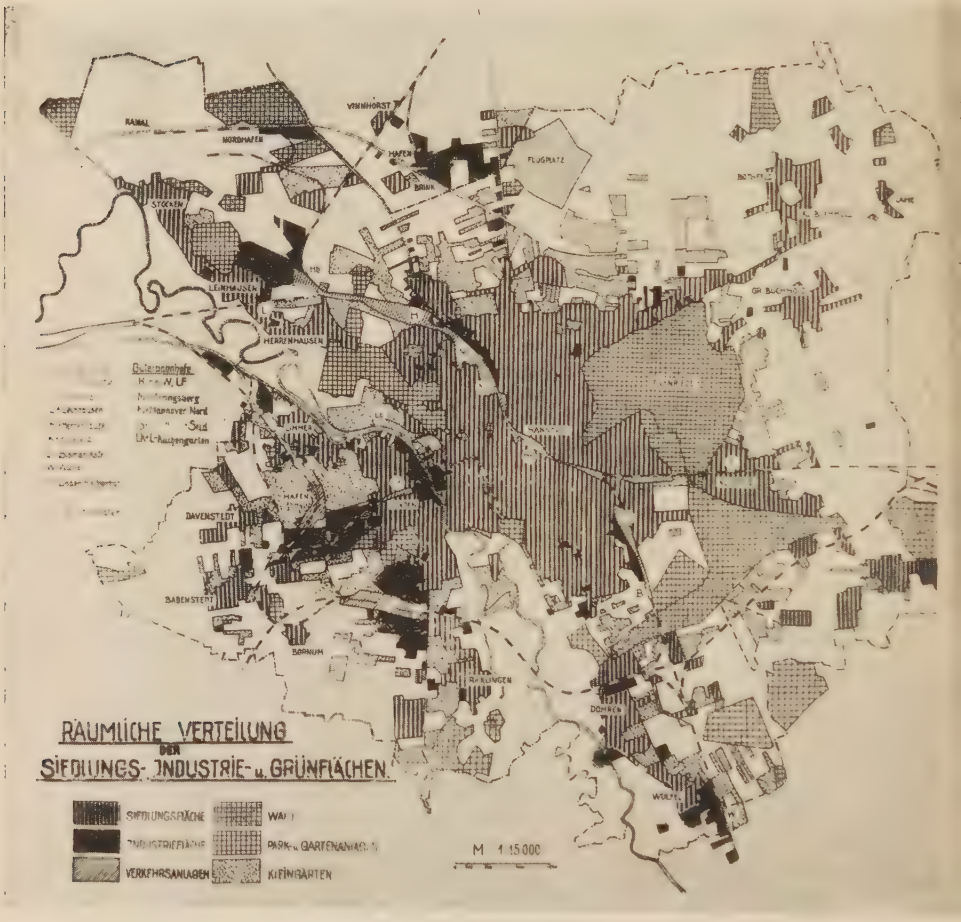

Abb. 16. Räumliche Verteilung der Siedlungs-, Industrie- und Grünflächen 1931.
(Quelle: Stadtkarten und eigene Feststellungen)

der dazwischenliegende Raum ausgefüllt, so daß die nördliche städtische Bebauungsgrenze heute fast waagerecht von List über Vahrenwald und Hainholz nach Herrenhausen verläuft. Lediglich an den 4 Straßen ist die Bebauung schon wieder weiter vorgedrungen, am weitesten bei der nordwestlichen und der nordöstlichen Straße, wo die bauliche Verbindung des

Stadtgebietes mit den Vororten Leinhausen-Stöcken und Buchholz-Bothfeld schon hergestellt ist. Was außerhalb der geschlossenen Ortschaften an bebauter Fläche vorhanden ist, wird überwiegend von modernen Eigenheimen und neuen Siedlungen eingenommen.

Wenden wir uns nun der Südstadt zu, so läßt die Abbildung 16 erkennen, daß der Raum zwischen südlicher Baugrenze und Eilenriede noch nicht vollständig bebaut ist, daß aber in den letzten Jahren die Baugrenze dem Waldrande immer nähergerückt ist. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis diese Baulücke ausgefüllt sein wird. Die Siedlungsfläche findet jedoch ihre Fortsetzung jenseits der Eilenriede an den beiden Hauptausfallstraßen, und zwar liegen an der Seite nach Peine-Braunschweig Kleefeld und Kirchrode (urkundlich zuerst 1295 erwähnt) und an der Straße nach Hildesheim Waldhausen, Döhren (urkundlich zuerst 991 erwähnt) und Wülfel (urkundlich zuerst 1234 erwähnt).

Die Weiterentwicklung in den kommenden Jahrzehnten würde eine bauliche Verbindung zwischen Döhren-Wülfel und Kirchrode bringen. Ähnliche Tendenzen sind zwischen Kleefeld und Buchholz zu erkennen, so daß die Eilenriede zu einem von Wohnbauten umgebenen Stadtwald werden würde. Im Norden steht zwischen Bebauungsgrenze und Mittellandkanal noch umfangreiches Baugelände zur Verfügung.

Das Lindener Bebauungsgebiet kann in 3 Gruppen gegliedert werden: Linden-Nord mit der Limmer Straße als Rückgrat. Die bauliche Verbindung mit dem Vorort Limmer ist schon hergestellt. Linden-Mitte um Falken- und Davenstedter Straße. Die Industrieanlagen leiten nach den Vororten Davenstedt und Badenstedt über. Bornum liegt noch völlig isoliert. Linden-Süd an der Deister- und Göttinger Straße. Südlich der Bahnlinie hat sich die Verbindung mit dem Orte Ricklingen schon vollzogen.

d) Verkehrsanlagen.

Auch die Eisenbahn paßt sich in ihrer Linienführung dem Lauf der Leine an. Was schon auf die 4 Altstädter Straßen richtunggebenden Einfluß ausübte, hat durch die Jahrhunderte diesen nicht verloren, sondern zwingt auch die modernen Verkehrsanlagen zur Anerkennung dieser Tatsache.

Der Hauptbahnhof liegt mitten im Stadtgebiet. Eine ähnliche, günstige Lage haben die Güterbahnhöfe Hannover-Nord, Möhringsberg und Hannover-Süd aufzuweisen. Die Eilgutabfertigung liegt in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes und der Hauptpost. Der Ausbau der Personen-Vorortbahnhöfe erfolgte nach Bedarf. War die Bebauung eines Gebietes mit Wohnhäusern oder Fabriken so weit fortgeschritten, daß sich die Anlage eines Bahnhofs lohnte, so entstand entweder in reinen Wohnbezirken ein Personenbahnhof oder in gemischt bebauten Gebieten ein Personen- und Güterbahnhof. Die Bahnhöfe Kleefeld, Bismarckstraße und Leinhausen wurden als reine Personenbahnhöfe angelegt, weil die Bautätigkeit in diesen Gegenden sehr rege war, und weil Kleefeld fast keine Industrie hat, die Südstadt einen Güterbahnhof besitzt und bei Leinhausen der Güterbahnhof Herrenhausen liegt. Dagegen erforderte die Industrie in

Döhren und Wülfel, in Herrenhausen, Leinhausen und Stöcken die Anlage der Personen- und Güterbahnhöfe Wülfel und Herrenhausen. Hainholz hat neben dem Personenbahnhof den hannoverschen Verschiebebahnhof. Gleichfalls dringend notwendig war der Anschluß des Lindener Industriegebietes an das Bahnnetz. Der Personen- und Güterbahnhof Linden-Fischerhof entstand außerhalb des Bebauungsgebietes, während der Güterbahnhof Linden-Küchengarten bis nach den Fabriken an der Ihme vordrang und den notwendigen Gleisanschluß brachte. Die neuen Industriegebiete am Nordhafen und Hafen Brink erhielten ebenfalls Gleisanschluß.

Die Anlage der Häfen vollzog sich nach verschiedenen Gesichtspunkten. Der Nordhafen und der Hafen Brink, schon weiter außerhalb der Stadt, sollen Kristallisationspunkte neuer Industrieanlagen werden. Anders der Lindener Hafen, der nicht nur neuen Fabriken Anreiz zum Ansiedeln geben soll, sondern der das alte Lindener Industriegebiet an das Kanalnetz anschließt. Der Leinehafen ist trotz günstiger Lage gegenwärtig wohl bedeutungslos, da sein Hinterland durch ausgedehnte Parkanlagen begrenzt wird und überdies ein Eisenbahnanschluß fehlt.

Für den Flugplatz war im Norden der Stadt auf der Vahrenwalder Heide Raum genug vorhanden.

e) Industrieflächen.

Die räumliche Verteilung der Industrieanlagen ist durch verschiedene lokalisierende Faktoren beeinflußt worden. Zu Beginn der Industrialisierung, als die neugegründeten Fabriken noch geringe Flächenausdehnung hatten und auch die Städte noch nicht das stürmische Wachstum zeigten, war in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns genug Platz vorhanden. Die Werke der Urproduktion waren natürlich an bestimmte Räume gebunden. Sie zogen mit der Zeit weitere Fabrikgründungen in ihrer Umgebung nach sich. Seit Einführung der Eisenbahn trachteten alle Neugründungen danach, in Bahnnähe Baugelände zu erhalten, um sich dadurch Gleisanschluß zu verschaffen. Die starke Bautätigkeit auf dem Gebiete des Wohnungsbaues hatte jedoch bald zur Folge, daß die früher freiliegenden Fabriken von Wohnhäusern eingekreist wurden. Es setzten nunmehr Bestrebungen ein, die Fabrikanlagen aus dem Wohngebiet zu entfernen. Diese Bestrebungen wurden dadurch unterstützt, daß den aufstrebenden Werken innerhalb des Wohngebietes keine Ausdehnungsmöglichkeiten mehr gegeben waren. Wo das trotzdem noch der Fall war, war das Baugelände im Preise gewaltig gestiegen. Daher setzte eine Wanderung vom Stadtinnern nach der Peripherie ein. Dort waren noch große Flächen relativ billig zu erhalten, Eisenbahnanschlüsse und später Kanalhäfen konnten angelegt werden. Die Anlage der Vorortbahnhöfe und der Ausbau der Straßenbahn ermöglichten eine schnelle Beförderung der Arbeiter von den Wohn- nach den Arbeitsplätzen.

Diese ganze Entwicklung läßt sich bei der hannoverschen Industrie verfolgen. Bei einer Betrachtung der Abbildung 16 ergibt sich die Tatsache, daß zwar noch Industrieanlagen im Wohngebiet verstreut liegen, aber nur

von geringer Flächenausdehnung. Dabei hängt natürlich die Bedeutung eines Werkes nicht immer von der Flächenausdehnung ab.

Die im Wohngebiet liegenden Werke können zu 3 Gruppen zusammengefaßt werden:

Durch die günstige Bahnanlage angezogen, erstreckt sich vom Güterbahnhof Hannover-Nord ein Industrieflächenstreifen bis nach Hainholz. Die größte Fläche nimmt davon die Gummifabrik Continental ein. Außer den Fabriken liegen dort auch größere Lagerplätze hannoverscher Firmen. Auf der Gegenseite, zwischen Bahnanlagen und Herrenhäuser Alle, liegen im Wohngebiet verstreut zahlreiche Werke mit geringerer Flächenausdehnung. Die Lage dieser Fabriken ist gleichfalls durch die nahen Güterbahnhöfe Hannover-Nord und Möhringsberg bedingt.

Etwas Ähnliches findet sich am Güterbahnhof Hannover-Süd, nur mit dem Unterschied, daß an diesem Bahnhof die Zahl der Lagerplätze größer ist als im Norden. Auch im Wohngebiet der Südstadt sind mehrere Werke bestehen geblieben, die auf die Nähe des Güterbahnhofs angewiesen sind.

Die dritte Gruppe liegt zu beiden Seiten der Ihme. Auf hannoverschem Boden das Gaswerk, das seit Fertigstellung des Kanals die Kohlen per Schiff erhalten kann. Auf der Lindener Seite haben sich zahlreiche Betriebe angesiedelt, vor allem die Lindener Webereien, die bei ihrem Arbeitsvorgang große Wassermengen benötigen und daher die Flußlage brauchen. Bahnanschluß haben diese Fabriken nach Linden-Küchengarten.

Außer diesen Gruppen liegen noch zahlreiche kleinere Betriebe im ganzen Wohngebiet verstreut, ohne jedoch wesentlich im Stadtbild hervorzutreten. Die größeren Betriebe finden sich am Rande des Bebauungsgebietes und in den Vororten.

Die Salinen in Linden, Davenstedt und Badenstedt, sowie die damit verbundenen chemischen Fabriken sind als Stätten der Urproduktion an den Raum gebunden. Die Maschinenfabrik „Hanomag", nördlich des Bahnhofs Linden-Fischerhof gelegen, verdankt ihre Lage dagegen lediglich dem Gründer Georg Egestorff, der als Besitzer der Salinen seine Werke erweitern wollte und daher auch in der Nähe der anderen Betriebe blieb. Der Bahnanschluß kam erst später und zog dann weitere Industrieanlagen dorthin, wie z. B. südlich des Bahnhofs die Waggonfabrik „Hawa".

Da sich Linden zum Industrievorort Hannovers entwickelt hatte, ließen sich immer weitere Betriebe dort nieder. Als lokalisierende Faktoren kamen in Frage: Ausdehnungsmöglichkeiten, Bahnanschluß und Arbeiterbevölkerung. Die Maschinenfabrik von Körting, gegründet in Hannover an der Celler Straße, hatte dort keinen Raum mehr und auch keinen Bahnanschluß. Beides fand das Werk zwischen Linden und Davenstedt, so daß es sich hier bald zu einem selbständigen Gemeinwesen, Körtingsdorf, entwickeln konnte. Ähnlich erging es der Gummifabrik „Excelsior", die 1899 von der Striehlstraße in Hannover nach Linden übersiedelte.

Einen großen Übelstand hat die Lindener Industrie für die Stadt Hannover. Durch die vorherrschenden West- und Südwestwinde wird der Qualm und Ruß nach Hannover getrieben. Das Übel kann nun nicht mehr beseitigt werden, sondern nur noch dadurch abgemildert, daß man eine we-

sentliche Vergrößerung der Lindener Industrie verhindert und dafür Industrieflächen zur Verfügung stellt, die in dieser Hinsicht günstiger zur Stadt liegen.

Das ist zweifellos bei den nördlich der Stadt liegenden Industrien der Fall. Bei der Industriegruppe Leinhausen-Herrenhausen fällt besonders die große Fläche des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes auf. Diese Werkstätten befanden sich vor der Höherlegung des Hauptbahnhofs, der damals zugleich Güterbahnhof war, mit anderen Werken unmittelbar hinter diesem. Als nach der Höherlegung dieses Gelände zu Wohnbauten gebraucht wurde, verlegte man die Eisenbahnwerkstätten und später auch die anderen Fabriken nach den Vororten.

Ganz jung sind noch die Industrieanlagen am Nordhafen. Gleisanschluß und Kanal sollen weitere Fabriken anlocken. Nach dem General-Bebauungsplan der Stadt Hannover soll das ganze Gelände vom Nordhafen bis zum Flugplatz den Fabriken vorbehalten bleiben, um dadurch im Norden der Stadt ein großes, zusammenhängendes Industrieviertel zu schaffen. Es ist nicht nur Gelände für Fabriken, sondern auch für Wohngebäude vorhanden, so daß in der Nähe der Werke Arbeitersiedlungen entstehen können. Den Arbeitern aus dem Stadtinnern stehen zur Beförderung die Straßenbahnen zur Verfügung.

Am Brinker Hafen, der schon außerhalb des politischen Stadtgebietes liegt, haben sich zahlreiche Betriebe, in der Hauptsache Maschinen- und Metallwarenfabriken, angesiedelt, die zum Teil früher im Wohngebiet der Stadt gelegen haben. Auch dieses Gelände liegt in Verkehrshinsicht sehr günstig.

An den Stadtausfallstraßen im Norden der Stadt, Hainholz-Nordhafen, Vahrenwald-Brink, List-Buchholz, haben sich kleinere Betriebe, in der List auch einige bedeutende Werke — wie die Keksfabrik von Bahlsen, die Farbenfabrik von Günther Wagner, die Zigarettenfabrik Constantin und die Grammophonwerke - niedergelassen. Diese Betriebe sind wohl dort entstanden, um Hannover vor weiteren Rauchbelästigungen zu schützen.

Als letzte Industriegruppe wäre die von Döhren-Wülfel zu nennen. Die Ziegeleien sind Stätten der Urproduktion und daher an ihren Raum gebunden. Das bedeutendste Werk, die Döhrener Wollwäscherei und Kämmerei, liegt unmitelbar an der Leine auf dem Gelände einer alten Mühle. Die Lage an der Leine, die durch das Wehr gesteigerte Wasserkraft und die Nähe des Bahnhofs Wülfel machten den Platz für die Anlage einer größeren Fabrik geeignet. Eine Konservenfabrik wurde in der Nähe der großen Spargelplantagen gegründet. Außerdem verlegten einige Betriebe ihre Werkstätten von Hannover nach Wülfel, andere wurden neu gegründet. So hat die Metallwarenindustrie einige bedeutende Werke in Wülfel, die in nächster Nähe des Bahnhofs liegen.

Zusammenfassend können wir folgende Industriegruppen der Lage nach zusammenstellen:

im Wohngebiet: Hannover-Nord, Hannover-Süd, Linden.
an den Stadtausfallstraßen: Hainholz, Vahrenwald, List.
in den Vororten: Linden-Fischerhof, Körtingsdorf, Hafen Linden, Limmer, Leinhausen-Herrenhausen, Nordhafen, Hafen Brink, Döhren-Wülfel.

f) Grünflächen.

Hannover trägt nicht zu Unrecht den Beinamen „Die Großstadt im Grünen". Wohl nicht viele Groß- und Industriestädte haben einen solch günstigen Anteil der Grünflächen an der Gesamtfläche des Stadtgebietes aufzuweisen wie Hannover. Und dabei ist die Fläche noch nicht einmal das wesentlichste, viel wichtiger ist die Lage der Grünflächen zum Wohngebiet. Vom Hauptbahnhof — als dem Mittelpunkt der Stadt — kann man nach drei Richtungen in 5—10 Minuten Fußweg umfangreiche, in ihrem Charakter verschiedene Grünflächen erreichen, und zwar nach Westen die Herrenhäuser Allee mit den anschließenden Gartenanlagen, nach Osten den Stadtwald Eilenriede und nach Süden den Maschpark mit den weiten Maschwiesen der Leineaue. Das will besagen, daß diese Anlagen tief in das Wohngebiet eindringen und daher von allen Stadtteilen leicht und schnell zu erreichen sind.

Doch durchsetzen nicht nur diese zusammenhängenden Grünflächen das Siedlungsgebiet, sondern das Häusermeer wird durch zahlreiche kleinere Schmuck- und Grünplätze aufgelockert. Allein 80 Schmuckplätze mit einer Fläche von 40,5 ha sind über das ganze Stadtgebiet verteilt. In den neueren Bauvierteln, ungefähr vom Jahre 1890 ab, benutzte man die Höfe und in zahlreichen Straßen die Vorgärten der Häuser zur Anlage von Schmuck- und Grünflächen.

Im früheren Festungskern, dem Gebiet der Altstadt, sind keine Grünflächen vorhanden, weil der durch die Befestigungen eingeengte Raum restlos mit Häusern bebaut wurde. Aber schon die Straßen die auf den ehemaligen Wällen und Gräben entstanden sind, werden von Schmuckplätzen unterbrochen oder sind mit Alleebäumen bepflanzt.

Den Parkanlagen können auch die alten, im Bebauungsgebiet liegenden, jetzt geschlossenen Friedhöfe zugerechnet werden. Von den 11 geschlossenen Friedhöfen mit einer Fläche von 7,8 ha liegen 4 als frühere Begräbnisplätze der Altstadt in der Nähe der Altstadtgrenze, 2 in Linden und die übrigen in den Vororten. Die neuen Friedhöfe haben weit größere Ausmaße und mußten daher in den Vororten angelegt werden. Von den bedeutendsten, die zugleich Pflegestätten moderner Gartenbaukunst sind, nennen wir:

Seelhorst (bei Wülfel)	60,0 ha
Stöcken	50,5 ha
Ricklingen	22,6 ha
Engesohde (bei Döhren)	16,5 ha

Außerdem verteilen sich noch ungefähr 15 kleinere Friedhöfe über die Stadt und ihre Vororte.

Vom Königsworther Platz führt die Herrenhäuser Allee in gerader Linie nach dem Königlichen Lustschloß Herrenhausen, dem Sommersitz der Welfen. Die Allee erweitert sich nach der Leine hin zu dem im Stile der englischen Parklandschaft angelegten Georgengarten, während an der anderen Seite hinter der Technischen Hochschule der Welfengarten liegt. Den Abschluß der Alle bilden die berühmten Herrenhäuser Gärten. Der Große Garten ist nach dem Vorbild der Gärten von Versailles angelegt. Nach der Bahn zu liegt der Berggarten, der seltene Bäume, Sträucher und Pflanzen enthält. Die Allee und die Gärten sind die größten und bedeutendsten Parkanlagen der Stadt Hannover.

An der Grenze Bebauungsgebiet Leineaue erhebt sich inmitten des Maschparks das Neue Rathaus, den Blick nach den weiten Maschwiesen des Leinetales gerichtet.

Linden ist mit Parkanlagen wesentlich spärlicher gesegnet. Limmerbrunnen, der von Altensche Garten und der Lindener Volkspark am Lindener Berge sind die größten Anlagen dieser Art.

Der Osten der Siedlungsfläche wird von der List bis nach Döhren von der Eilenriede begrenzt. Der nördliche Teil des 664,5 ha großen Stadtwaldes dringt tief in das Wohngebiet ein und ist hier an den Rändern parkartig umgestaltet. Zoologischer Garten, Stadion, Turnierplatz und Stadthallengarten säumen den Waldrand bis Kleefeld ein. Dem südlichen Teile ist die Rennbahn vorgelagert. Die Eilenriede ist in gesundheitlicher Hinsicht für die Großstadt von unschätzbarem Werte. Sie ist auch nicht das einzige Waldgebiet der Stadt, sondern rings um Hannover liegen noch weitere Forstflächen verstreut, unter denen der Tiergarten bei Kirchrode (100,2 ha) zu den schönsten gehört.

Wenn auch nicht so schön, so doch vielleicht ebenso wertvoll wie die Park- und Forstanlagen, sind die Kleingärten, die das bebaute Gebiet randartig umgeben. In Nord und Süd, in Ost und West, in Baulücken und an der Baugrenze haben sich 11365 Kleinsiedler niedergelassen, die 1927 eine Fläche von 631,3 ha beackerten. Die Zahl der Gärten und die Fläche werden sich inzwischen vergrößert haben, da ja auch die Regierung versucht, durch Stadtrandsiedlungen das Los der Arbeitslosen etwas erträglicher zu gestalten.

Kapitel 11.

Das Ortsbild (Aufriß).

„Für die Physiognomie der Stadt ist nicht so sehr das einzelne Haus von ausschlaggebender Bedeutung, als vielmehr das gruppenweise Auftreten der Hausformen“ [1]). Es kann sich also bei der Behandlung des Ortsbildes nicht darum handeln, einige architektonisch schöne und kunsthistorisch wertvolle Gebäude aufzuzählen und zu beschreiben, weil diese Bauwerke nur einen verschwindend kleinen Anteil an der Gesamtzahl der Gebäude haben. Dadurch würde auch nur eine ganz falsche Anschauung über die

1) Geisler, W., Die deutsche Stadt. Stuttgart 1924. S. 181.

Stadtlandschaft entstehen. Vielmehr muß versucht werden, durch Feststellung der Hausformen und der Geschoßhöhen, sowie welchem Zwecke das Haus gegenwärtig dient, den Charakter eines Straßenzuges oder eines Stadtviertels darzustellen. Dabei sind die öffentlichen Gebäude, ihrer Bedeutung für das Stadtbild entsprechend, zu berücksichtigen.

1. Die Verteilung der Haustypen im Stadtbild.

Abb. 17. Räumliche Verteilung der Haustypen.
(Quelle: Eigene Feststellungen)

Hannover liegt noch ganz im altsächsischen Stilgebiet. Die Häuser der ersten Ackerbürger, Kaufleute und Handwerker hatten also ihr Vorbild im altsächsischen Bauernhause. Die Giebelseite mit der großen Toreinfahrt

lag nach der Straße zu. Charakteristisch für das Wohnhaus war die große Diele. Zwischen zwei Wohnhäusern führte eine schmale Einfahrt nach dem hinter dem Hause liegenden Hof, der gewöhnlich von einem Seitenflügel des Wohnhauses flankiert war. Der Hof wurde nach hinten durch eine Scheune abgeschlossen, an die sich bis zum Nachbargrundstück ein Garten anschloß.

Das Haus paßte sich mit der Zeit den jeweiligen Bedürfnissen des Besitzers an. Der Handwerker benutzte einen Teil der Diele als Handwerksstube, der Kaufherr richtete dort seine Kontorräume ein. Die Wohnbequemlichkeit suchte mehr Wohnraum durch Aufstocken und Überkragen der einzelnen Geschosse zu erhalten. Der Bodenraum wurde durch Erhö-

Abb. 18. Altstadthaus: Giebelfachwerkhäuser in der Osterstraße. (Eigene Aufnahme)

hung des Giebels vergrößert. Später wird die Hofeinfahrt durch Bebauung mit einer Bude geschlossen, die schließlich bei einem Neubau des Vorderhauses, der nunmehr die ganze Straßenfront einnimmt, verschwindet. Die meisten Buden kehrten die Traufseite der Straße zu, um dadurch den schmalen Raum zwischen den beiden Haupthäusern voll ausnutzen zu können. Erstreckte sich ein Haus über die Breite zweier Grundstücke, so wandte es gewöhnlich die Traufseite der Straße zu.

So ist das Bild der Altstadtstraßen durch diese Giebel- und Traufsachwerkhäuser bestimmt, die in den Hauptstraßen durch ihre Größe und Ausschmückung von der Wohlhabenheit ihres früheren Besitzers zeugen, die dagegen in den schmalen Nebenstraßen bescheiden als Wohnstätten der ärmeren Bevölkerung zusammengedrängt stehen.

Abb. 19. Altstadthaus: „Alte Kanzlei" mit Steinfassade in der Osterstr. (Eigene Aufnahme)

„Die Bürgerhäuser der Altstadt sind mit Ausnahme der paar Backsteinfassaden des 15. Jahrhunderts alle erst seit dem zweiten Viertel des 16. Jahrhunderts entstanden" [1]). Der um 1450 vollendete Backsteinbau des Rathauses mit seinen mit Fialen besetzten Treppengiebeln regte die Bürger an, bei Neubauten nicht nur das gleiche Material, sondern auch die Form als Vorbild zu benutzen. Es sind aus dieser Zeit allerdings nur noch zwei Backsteinbauten erhalten geblieben.

1) Hoeltje, G., Hannover. Berlin 1931. S. 11.

Diese Häuser mit Steinfassaden sind, wie auch ihre Nachfolger im 17. Jahrhundert, in der Masse der Fachwerkhäuser immer Ausnahmen geblieben.

Was ist von den Altstadthäusern der vorigen Jahrhunderte noch erhalten geblieben? Eine Betrachtung der Abbildung 17 zeigt, daß das Altstadt-

Abb. 20. Altstadthaus: Fachwerkhaus und Haus mit Steinfassade am Markt. (Eigene Aufnahme)

haus immer weiter zurückgedrängt wird. Besonders arg hat der Durchbruch der Karmarsch- und Grupenstraße unter den alten Häusern aufgeräumt, wodurch das geschlossene Baugebiet der Altstadt in 2 Hälften geteilt wurde. Zwischen Georg- und Osterstraße sind nur noch Reste der alten Bebauung erhalten geblieben, ja, zwischen Seilwinder- und Grupenstraße ist das alte Fachwerkhaus schon bis zum Marktplatz verschwunden. Geschlossene Blocks des Altstadthauses haben sich noch nördlich des Marktes zwischen Burg- und Schmiedestraße und südlich des Marktes zwischen Lein- und Osterstraße erhalten.

Abb. 21. Altstadthaus: Fachwerkhäuser am Hundemarkt (Aegidien-Neustadt). (Eigene Aufnahme)

In der Nähe des Aegidientorplatzes liegt noch ziemlich unberührt die Aegidien-Neustadt, die mit den schlichten, schmucklosen Bürgerfachwerkhäusern des 18. Jahrhunderts bebaut ist.

Verlassen wir die Altstadt, überschreiten die Leine und betreten auf der Calenberger Straße das Gebiet der Calenberger Neustadt, so fällt uns sofort die andere Bauweise auf. Es gibt dort keine Giebelhäuser mit Längsdielen, sondern die langen Reihen der Fachwerkhäuser haben die Langseite an die Straße gestellt, haben Querflur und Quereingang. Peßler stellt fest, daß die Bürgerhäuser innerhalb des alten Festungsgürtels nicht nur verschiedenen Stilperioden, sondern auch zwei deutlich unterschiedenen Volksbauweisen angehören: Die ältere, die aus dem Bauernhause der Umgebung hervorgegangen, also bodenständig ist, und die jüngere, die die Langseite des Hauses an die Straße stellt wie in Ostfalen und Mitteldeutschland.

Die alten Fachwerkhäuser dienen noch größtenteils als Wohnstätten. Nur an den Hauptgeschäftsstraßen ist gewöhnlich das Erdgeschoß umgebaut worden, um Platz für Ladenräume zu schaffen.

Um den Altstadtkern legt sich eine Bauzone, die keine einheitlichen Hausformen aufweisen kann, die auch in keinem bestimmten Jahrzehnt ihr heutiges Gesicht erhalten hat, sondern dort sind in ununterbrochener Folge alte Häuser verschwunden, neue erbaut, vorhandene umgebaut worden. Ich

möchte dieses Viertel, das auch heute noch in der Entwicklung begriffen ist, die Geschäftsstadt nennen. Sie ist am klarsten ausgeprägt zwischen Hauptbahnhof und Altstadt. In dieser Gegend ist das reine Geschäftshaus am meisten verbreitet: Große Hotelbauten, ältere und neuere Bürohäuser, dazu die Kaufhäuser aus Stahl und Glas. Unterbrochen wird die Reihe der reinen Geschäftshäuser durch den zweiten Typ, das Geschäfts-Wohnhaus, das in größerer Entfernung vom Zentrum zur Regel wird. Dieses Geschäfts-Wohnhaus hat, insbesondere an den Hauptgeschäftsstraßen, im Erdgeschoß Ladengeschäfte. In den mittleren Stockwerken befinden sich gewöhnlich Büroräume, und die oberen Stockwerke stehen als Wohnräume zur Verfügung.

Die Grenze zwischen Geschäfts- und Wohnstadt läßt sich in Wirklichkeit nicht wie auf der Karte mit einem Striche ziehen, sondern es findet gewöhnlich ein allmählicher Übergang statt. Charakteristisch für die Geschäftsstadt ist das dichte Netz der Hauptgeschäftsstraßen.

Die Häuser der geschlossen bebauten Wohnstadt habe ich in drei Gruppen gegliedert: 1. die Gruppe der älteren Mietshäuser, 2. die Gruppe der jüngeren Mietshäuser, 3. die Gruppe der modernen Mietshäuser. Es war zunächst schwierig, diese Steinkastenhäuser der Großstadt in ein Schema zu bringen, denn der Maurerpolierstil der Vorkriegszeit hat seelenlos ein Haus an das andere gereiht und dadurch die Steinwüsten der Großstädte erzeugt. Eine Gliederung war aber nach der Ausnutzung des Baublocks

Abb. 22. Fachwerkhäuser in der Calenbergerstraße.
(Eigene Aufnahme)

Abb. 23. Geschäftsstadt: Blick von Kröpke in die Bahnhofstraße.
(im Hintergrunde der Bahnhof) (Eigene Aufnahme)

Abb. 24. Geschäftsstadt: Blick von der Georgstraße in die Nordmannstraße.
(im Hintergrunde: Anzeigerhochhaus) (Eigene Aufnahme)

möglich. Die Wohnviertel, die bis 1890 entstanden sind, zeichnen sich durch eine starke Bebauung des Blockinnern aus. Hinterhäuser, Flügelbauten, Werkstätten, Schuppen, Lagerräume usw. sind für das Innere dieser Häuserblocks typisch und verdrängen fast jede Vegetation. Dieses ältere Mietshaus ist eine der ungesündesten und unerfreulichsten Erscheinungen der Großstadt.

Das Jahrzehnt von 1890 1900 kann als Übergang von der starken Bebauung des Blockinnern zur Randbebauung angesehen werden. Es bildet sich schon innerhalb des Wohnblocks ein freier, unbebauter Kern, in den jedoch von den Haupthäusern noch zahlreiche Flügelbauten hineinragen. Erst im folgenden Jahrzehnt wird die Randbebauung noch klarer, um dann bei den Bauten nach dem Kriege ganz selbstverständlich zu sein. Dem jüngeren Mietshause gehören also die von 1890 bis zum Weltkriege erbauten Häuser an.

Der Krieg vollzieht dann eine scharfe Trennung. Man versucht nach seiner Beendigung Straßen, Wohnblocks und ganze Stadtviertel nach neuen Gesichtspunkten anzulegen. „Das systematische Vorwärtsschreiten der Bebauung in geschlossenen Blöcken und Baukörpern, die einheitlichen Straßenbilder, die neuzeitliche, ruhige Behandlung des Äußeren usw." [1]) zeigt dem Beschauer, daß etwas Neues sich formt, daß auch hier ein Ringen nach Neugestaltung vor sich geht.

Abb. 25. Älteres Mietshaus: Marienstraße.
(Eigene Aufnahme)

1) Elkart. Neues Bauen in Hannover. Hannover 1929. S. 15.

Abb. 26. Älteres Mietshaus: Blick vom Welfenplatz in die Hallerstraße. (Eigene Aufnahme)

Das ältere Mietshaus treibt zunächst seine Wachstumsspitzen an den Hauptausfallstraßen vor. Nun vollzieht sich dieser Prozeß nicht in einem „systematischen Vorwärtsschreiten" vom Stadtkern nach der Peripherie, sondern es wird ziel- und planlos gebaut. Das zeigt sich auf der Abbildung 17 besonders im Gebiete der Südstadt. Das hat gleichfalls zur Folge, daß Häuser mit verschiedenen Geschoßhöhen und aus verschiedenem Material unmittelbar nebeneinander stehen und dadurch der Straße ein unruhiges Gepräge geben. In den einzelnen Stadtvierteln ist der Typus des älteren Mietshauses natürlich verschieden, je nachdem, für welche Bevölkerungsschicht die Häuser bestimmt waren. So sollte anfänglich das Gebiet hinter dem Bahnhof den Arbeitersiedlungen vorbehalten bleiben, weil dort vor der Höherlegung der Eisenbahn sich schon mehrere Fabriken niedergelassen hatten.

In der Nähe des Stadtwaldes machte sich die Tendenz geltend, hier die Wohnquartiere der sozial bessergestellten Schichten anzulegen. So entstanden in der Gegend der Eich- und Rumannstraße sowie an einem Teile der Hindenburg- und ihrer Nebenstraßen niedrige, villenähnliche Häuser mit Vorgärten, jedoch in geschlossener Bebauung. Etwas Ähnliches finden wir am Königsworther Platz, also in der Nähe der Herrenhäuser Allee. Die Körnerstraße, Am Taubenfelde, Brühlstraße, Ölzenstraße, Park- und Jägerstraße gehören zu den alten, bevorzugten Wohngebieten. Um den Engelbosteler Damm und an der Vahrenwalder Straße

gewähren die älteren Mietshäuser der arbeitenden Bevölkerung Unterkunft. Hier finden sich oft eintönige, glatte Straßenflächen mit zahllosen Fensterhöhlen in den roten Backsteinfronten.

Um die Jahrhundertwende wird die Bebauung wieder nach bestimmten Plänen großzügiger ausgestaltet. Das jüngere Mietshaus schließt zunächst die alten Baulücken und läßt dann ganz neue Stadtviertel entstehen. Wir befinden uns in dem Zeitraum starker wirtschaftlicher Entwicklung. Die Bevölkerung wächst, und ein großer Bedarf an Wohnraum liegt vor. Daher finden wir das jüngere Mietshaus in allen Stadtteilen.

Einheitlich angelegt und bebaut sind das Bödekerstraßenviertel und der Stadtteil auf dem Lister Feld zwischen Vahrenwalderstraße und Lister Platz. Hier ist auch der Typus des jüngeren Mietshauses am klarsten ausgeprägt. Große, gleichhohe Häuser mit verputzter Fassade, die durch Erker und Balkone belebt ist. Die älteren Gebäude dieser Gruppe sollen durch übermäßigen Schmuck Wohlhabenheit vortäuschen. Vorgärten und Alleebäume nehmen den Straßen die Eintönigkeit. Beamte und Mittelstand stellen für diese Stadtviertel den Hauptteil der Bewohner.

Das moderne Mietshaus hat in der Innenstadt eine geringere Verbreitung gefunden als in den Vororten. Trotzdem entstehen in der List und an der Podbielskistraße, in Hainholz und in der Südstadt, auf der Großen und Kleinen Bult neue, geschlossene Platz- und Straßengebilde. Mit

Abb. 27. Jüngeres Mietshaus von 1890 –1900.
Blick von der Bödekerstraße in die Gretchenstraße.
(Eigene Aufnahme)

Abb. 28. Jüngeres Mietshaus von 1900—1910.
Blick von der Jakobistraße in die Roonstraße.
(Eigene Aufnahme)

Abb. 29. Modernes Mietshaus: De Haën Platz (Lift).
(Eigene Aufnahme)

Abb. 30. Modernes Mietshaus: Geibelstraße mit Geibelplatz (Südstadt). (Eigene Aufnahme)

ruhigen, einfachen Formen, unter vielseitiger Verwendung des Klinkermaterials, sucht der moderne Städtebauer neue Wege zu gehen.

Unter Großgebäude (s. Abb. 17) verstehe ich alle diejenigen Gebäude, die durch Größe und Umfang aus dem Rahmen der anderen herausfallen. Es sind dieses meistens die öffentlichen Gebäude und militärischen Anlagen. Dabei kann man in der Lage dieser Gebäude ein gewisses System feststellen, und zwar liegen sie gewöhnlich am Rande einer Haustypenzone. So ist die frühere Altstadt von einem Kranze dieser Großgebäude, insbesondere im Süden, umgeben. Wir finden sie an dem Rande der Geschäftsstadt sowie an den Grenzen zwischen älterem, jüngerem und modernem Mietshaus.

Durch die unmittelbare Nähe der Eilenriede ist die Lage der Villenviertel schon vorgezeichnet. Abseits von dem Getriebe der Großstadt ziehen sich an den Waldrandstraßen die Villen in offener Bebauung hin und säumen vom Kriegerdenkmal über Hohenzollern- und Walderseestraße den Stadtwald ein. Am Schiffgraben hat sich noch eine Kolonie älterer Villenbauten erhalten.

Das modernste und für die Innenstadt flächenhaft größte Gebiet mit Villenbebauung ist das sogenannte Hindenburg-Viertel am Zoo, das seinen Namen nach dem früheren Wohnsitz des Feldmarschalls hat. Fast im Stadtzentrum liegt abseits der Hildesheimer Straße verträumt und ruhig inmitten grüner Gärten eine ältere Villenkolonie. In der Nähe des

Abb. 31. Villen am Schiffgraben.
(Eigene Aufnahme)

Abb. 32. Villen im Hindenburg-Viertel.
(Eigene Aufnahme)

Maschparks sind die ersten Anfänge villenartiger Bebauung zu erkennen. Auch die Garten- und Parkanlagen an der Herrenhäuser Allee ließen in den angrenzenden Wohnbezirken Häuser für die sozial bessergestellten Schichten, darunter auch Villen, entstehen.

An der Eilenriede setzt sich in den Vororten die Villenbebauung fort. Waldhausen, Kleefeld und Kirchrode haben nicht nur ausgesprochene Villenviertel, sondern dieser Haustyp findet sich auch zwischen anderen verstreut vor.

Im Norden hat die städtische Bauweise die alten Ortschaften List, Vahrenwald und Hainholz erreicht. Die geschlossen vordringende Häuserfront hat schon einen Teil der alten Bauernhäuser vernichtet. Der Rest ist schon von ganzen Häuserreihen oder einzelnen Mietshäusern durchsetzt. Typisch sind hier auch die ein- bis zweigeschossigen, älteren Backsteinhäuschen der Arbeiter und Tagelöhner.

Die Vororte haben zum Teil ihren ländlichen Charakter erhalten, zum Teil ist der alte Kern mit Siedlungen und städtischer Bauweise umgeben. Das letztere findet sich besonders in den Orten, die in der Nähe Industrie haben und daher Arbeiterbevölkerung beherbergen (Döhren, Wülfel und die Lindener Vororte). Buchholz und Bothfeld haben noch am reinsten den bäuerlichen Charakter bewahrt. Gewöhnlich liegen an der alten Dorfkirche noch die alten Bauernhäuser als Vierständer- oder Kübbungshäuser. Anschließend oder zwischendurch treten dann ältere Häuser mit städtischem

Abb. 33. Mengung Stadt-Bauernhaus. Waldstraße (List)
(Eigene Aufnahme)

Abb. 31. Linden: Arbeiterkolonie an der Velvetstraße.
(Eigene Aufnahme)

Abb. 35. Linden: Hohe Mietshäuser am Kötnerholzweg.
(Eigene Aufnahme)

Einschlag auf. Abseits vom alten Dorfkern und in sich geschlossen liegen dann häufig die neuen Siedlungen mit Ein- oder Doppelhäusern, die oftmals in ihrer Uniformierung eintönig wirken.

Für Linden ist eine ähnliche Darstellung auch auf der Karte noch nicht möglich, da hierfür die Unterlagen fehlen. Kennzeichnend für Linden sind einerseits die niedrigen Häuser der Arbeiterkolonien, andererseits die hohen Mietshäuser für die dichte Lindener Bevölkerung. (Abbildung s. S. 95.)

2. Die Wohnhäuser.

Es ist soeben versucht worden, die einzelnen Haustypen zu charakterisieren, aber das Bild ist noch nicht vollständig. Die Wohnbauten, die in ihrer Gesamtheit das Gesicht der Großstadt formen, bedürfen noch einer anderen Untersuchung. Die Masse der Wohnhäuser wird durch die Stockwerkhöhe mannigfaltig gegliedert, so daß dadurch ein weiteres Mittel zur Darstellung des Ortsbildes gegeben ist. Bei ungefähr 20 000 Wohngebäuden ist die Angabe der Stockwerkhöhe eine mühevolle Arbeit. Gute Dienste leistete mir das Adreßbuch, das in reinen Wohngebieten klare Auskunft erteilte, das aber in der Geschäfts- und Altstadt versagte. Diese Gebiete mußten begangen werden. Das ebenerdige Haus ist als eingeschossig, das Haus mit einem Stockwerk als zweigeschossig, usw. bezeichnet. Das Ergebnis ist auf dem „Plan der Innenstadt Hannover" kartographisch dargestellt worden.

Ortsteil	Wohngebäude überhaupt		Von den Vorder- bezw. Hinterwohngebäuden hatten Stockwerke				
			1	2	3	4	5 und mehr
			Vorderhäuser				
Hannover	abs.	13446	607	1969	2765	4223	3852
	proz.	100	4,5	14,7	20,6	31,6	28,6
Linden	abs.	3288	266	802	588	588	1044
	proz.	100	8,1	24,3	17,9	17,9	31,8
Ganze Stadt	abs.	16734	873	2771	3553	4841	4896
	proz.	100	5,2	16,6	20,0	28,9	29,3
			Hinterhäuser				
Hannover	abs.	2260	323	646	630	582	79
	proz.	100	14,3	28,6	27,9	25,7	3,5
Linden	abs.	536	90	180	159	75	32
	proz.	100	16,8	33,6	29,6	14,0	6,0
Ganze Stadt	abs.	2796	413	826	789	657	111
	proz.	100	14,8	29,5	28,2	23,5	4,0

Tab. 12. Wohngebäude nach Vorder- und Hinterhauslage und Größe 1925.

Aus der Tabelle 12 geht hervor, daß die Verhältnisse der Wohngebäude in Hannover anders gelagert sind als in Linden. Während in Hannover die Vorderhäuser mit 3, 4 und 5 Stockwerken überwiegen, jeden-

falls das hohe Mietshaus vorherrscht, hat Linden niedrige oder hohe Häuser, also 1- oder 2-geschossige und 5- und mehrgeschossige. Die 3- und 4-geschossigen treten zurück. Die Hinterhäuser sind im allgemeinen niedriger als die Vorderhäuser, die in Linden niedriger als die in Hannover.

Bei der Verteilung der Geschoßhöhen im Stadtgebiet läßt sich folgende Tatsache feststellen. Im Stadtzentrum herrscht das 4-, 5- und mehrgeschossige Haus vor, weil der hohe Bodenpreis eine volle Ausnutzung erforderlich macht. Um diesen Kern lagert sich eine Zone unreifer Großstadtbebauung, d. h. in einer Straße sind oft Häuser aller Geschoßhöhen vertreten, das 1- oder 2-geschossige Haus steht oftmals unmittelbar neben dem 5-geschossigen (s. Abb. 25). Diese Zone deckt sich fast mit dem Gebiet des älteren Mietshauses. An den Rändern liegen dann die neueren Stadtviertel mit durchweg gleichhohen Häusern, die entweder 4 oder 5 Geschosse haben.

Die Straßen der Ernst-August-Stadt sind mit 4- und 5-geschossigen Häusern besetzt. In den Straßen, die der alten Befestigungslinie folgen, also in der Georg-, Goethe- und Humboldtstraße, ist das 5-geschossige Haus vorherrschend. Das gleiche Bild zeigen die Durchbruchstraßen wie die Karmarsch- und Grupenstraße, die Baring-, Ebhardt-, Limburg- und Heiligerstraße. Wo das Fachwerkhaus der Altstadt weichen mußte, stehen heute massive Häuser mit 5, wenigstens mit 4 Geschossen, so zwischen Oster- und Georgstraße, an der Großen Packhof- und Seilwinderstraße und am Markt. Die alten Fachwerk- und Steinhäuser der Alt- und Calenberger Neustadt haben größtenteils 3 und 4 Geschosse, ab und zu finden sich auch 2- und 5-geschossige Häuser eingestreut.

Vom Aegidientorplatz wenden wir uns der Marienstraße zu, die Häuser aller Geschoßhöhen aufzuweisen hat. Im Stadtteil nördlich von ihr steigt die Höhe der Häuser von der Prinzenstraße nach der Kestnerstraße fast stufenförmig an. Der Schiffgraben zwischen Prinzen- und Lavesstraße, der Warmbüchenkamp und die Warmbüchenstraße weisen im allgemeinen niedrige Häuser mit 3, ja einige sogar nur mit 2 Geschossen auf. Über Ubben-, Dieterichstraße und Wolffstraße, die größtenteils mit 4geschossigen Gebäuden besetzt sind, steigt dann die Höhe der Häuser an der Laves- und Kestnerstraße zu 5 Geschossen an.

Südlich der Marienstraße kommen wir zunächst in ein enges, unübersichtliches Straßengewirr mit uneinheitlicher Bebauung. Die Große Barlinge, der Jungfernplan, die See-, Birken- und Kirschenstraße haben noch zahlreiche 1- oder 2-geschossige kleine Fachwerkhäuser aufzuweisen. Dazwischen finden sich einfache, 3-geschossige Ziegelbauten. Nach der Hildesheimer Straße zu hat sich an der Weinstraße ein Viertel mit älteren, 3-geschossigen Villen gebildet. Die Sall- und Seilerstraße bilden ungefähr die Grenze zwischen diesem Gebiet unreifer Großstadtbebauung und der neueren Bauzone mit geschlossenen, einheitlichen, gleichhohen Baublöcken. So überwiegen zwischen Sall- und Stolzestraße, zwischen Krausen- und Böhmerstraße die 5-geschossigen Wohnhäuser jüngeren und modernen Stils. Das moderne Mietshaus bevorzugt nicht immer 5 Geschosse, sondern es gibt zahlreiche neue Viertel mit 4-geschossigen Häusern. Auch an der Baugrenze der Südstadt läßt sich diese Beobachtung feststellen. Das Gelände

zwischen Hildesheimer Straße und Masch ist fast durchweg mit älteren 3- und 4-geschossigen Häusern bebaut.

Der Waldrand der Eilenriede ist von 2- und 3-geschossigen Häusern umsäumt. Die letztere Bauart ist für das ganze Hindenburg-Viertel charakteristisch. 4- und 5-geschossige Häuser bilden dort eine Ausnahme, lediglich nach der Bahn zu werden die 4-geschossigen Wohnhäuser zahlreicher.

Das Königstraßen-Viertel bis zur Friesenstraße ist mit dem 3- und 4-geschossigen Haustyp bebaut. Das Vorhandensein von 2-geschossigen Häusern deutet an, daß in einigen Straßen (Sedan-, Eich- und Rumannstraße) und nach der Eilenriede das niedrige Wohnhaus vorherrscht. Trotzdem der Fernroder Stadtteil zwischen Bahnhof und Welfenplatz einen ähnlichen Höhenaufbau wie das Königstraßenviertel zeigt, ist der Charakter dieser beiden Viertel doch verschieden, bedingt durch das Alter der Häuser, durch die Wohnlage und somit durch die soziale Stellung der Bewohner – am Walde die bevorzugte Wohngegend, in Fernrode die Wohnungen der ärmeren Bevölkerung.

Nördlich von der Friesenstraße zieht sich dann ein Gebiet einheitlicher Bebauung bis nach der Vahrenwalder Straße hin. Bödekerstraßen-Viertel und Lister Feld können geschlossene Häuserblocks mit gleichhohen, 5-geschossigen Wohnbauten aufweisen. Es ist die größte zusammenhängende Fläche mit jüngeren Mietshäusern, die hier am ausgeprägtesten mit den 5 Geschossen und den mit Putz verdeckten Häuserfronten zu finden sind. (s. Abb. 27 und 28.)

Längs der Podbielskistraße treffen wir auf wechselnde Geschoßhöhen. Am Waldrande der Eilenriede 2- und 3-geschossige Villen, die nach der Podbielskistraße in 3- und 4-geschossige Mietshäuser übergehen. Nach der List und nach Buchholz zu liegen die überwiegend 4-geschossigen Häuser der jüngeren und modernen Bauviertel. In den Gebieten der Mengung Stadt Bauernhaus, also in der List, in Vahrenwald und Hainholz, sind alle Geschoßhöhen in unmittelbarer Nachbarschaft vertreten: 4- und 5-geschossige Mietshäuser, 2- und 3-geschossige Vorstadthäuser, 1- und 2-geschossige Bauernhäuser.

Vahrenwalder Straße und Engelbosteler Damm zeigen, soweit sie in der Zone des älteren Mietshauses liegen, ähnlichen Charakter. 3- und 4-geschossige Häuser werden von einzelnen 5-geschossigen durchsetzt. Die Horizontale geht gebrochen auf und nieder. Verlassen wir die Hauptstraße nach rechts oder links, so kommen wir in jüngere oder moderne Wohngebiete, die dann einheitliche Geschoßhöhen aufweisen, geschlossene Häuserblocks entweder mit 4 oder mit 5 Stockwerken.

Zu erwähnen wäre noch die Gegend an der Langen Laube. In diesem bevorzugten Wohngebiet, das nach Norden bis zum Taubenfelde, nach Süden bis zur Gerberstraße reicht, herrscht das 3-geschossige Wohnhaus vor.

Über die Geschoßhöhenverhältnisse in Linden gibt der Plan klare Auskunft. In Linden-Mitte hat das hohe, 5-geschossige Mietshaus fast alle anderen Haustypen verdrängt. Die älteren Teile von Linden-Süd weisen alle Geschoßhöhen auf, jedoch überwiegt das niedrige, ältere Mietshaus. An der Bebauungsgrenze im Osten und Süden entstehen regelmäßige

Häuserblocks mit 5-geschossigen Wohnhäusern. Linden-Nord zeigt auffallend viele Häuser mit 1 oder 2 Geschossen. Das sind die älteren Arbeiterkolonien der Industriewerke. Die jüngeren Mietshäuser müssen, um die zahlreiche Arbeiterbevölkerung unterbringen zu können, hoch sein. Daher ist die Fläche, die mit 5-geschossigen Häusern bebaut ist, sehr groß. Der Plan bestätigt also die Angaben der Tabelle 12, die für Linden den 1- und 2- sowie den 5-geschossigen Häusern den Vorrang gibt.

3. Die öffentlichen Gebäude.

a) Militärische Anlagen.

Hannover hatte vor dem Kriege als Kgl. Haupt- und Residenzstadt und als Sitz des X. Armeekorps eine starke Garnison, was aus der Größe und dem Umfang der militärischen Anlagen erkenntlich ist. Die heutige Wehrmacht brauchte nicht alle Kasernen, und so wurde ein Teil in Verwaltungsgebäude, Polizei-Unterkünfte und Wohnräume umgewandelt.

Mittelpunkte des militärischen Lebens waren der Waterloo- und der Welfenplatz. Am Waterlooplatz sind heute noch der Sitz des Infanterie-Führers VI, die Standortkommandantur, die Heeresanwaltschaft, die Wehrkreiswaffenmeisterei, die Militär-Lehrschmiede und das Standortlazarett. Das Finanzamt und die Polizei haben die übrigen Kasernen in Benutzung. Am Welfenplatz werden die Kasernen von militärischen Verwaltungsbehörden, einer Abteilung der Kavallerieschule und der Polizei beansprucht. Zwei Flügelbauten sind in Wohnräume für die Zivilbevölkerung umgewandelt. Das gleiche Schicksal hatten die Kasernen der Trainabteilung an der Sandstraße. In der Kaserne am Königsworther Platz befindet sich jetzt das Arbeitsamt.

Die übrigen militärischen Anlagen liegen am Rande des Bebauungsgebietes: Auf der Bult die Infanteriekaserne und die kurz vor dem Weltkriege fertiggestellte Kaserne der ehemaligen Königs-Ulanen (jetzt Reiter-Regiment 13). Jenseits der Bahn, am Misburger Damm, liegt das Heeresverpflegungsamt. In der Nähe der Herrenhäuser Allee erstrecken sich an der Callinstraße die Kasernen der Fahrabteilung. Im Norden der Stadt liegt an der Vahrenwalder Straße die weltbekannte Kavallerieschule, Deutschlands hervorragendstes Reitinstitut. Noch weiter nordwärts, dem großen militärischen Übungsgelände der Vahrenwalder Heide entgegen, sind vor und während des Krieges die umfangreichen Anlagen am Nordring entstanden, die heute die Artillerie- und Nachrichtenabteilungen sowie eine Zweigstelle des Heeresverpflegungsamtes beherbergen. Weit draußen am Flugplatz liegen die Kasernen der Kraftfahrabteilungen.

b) Verwaltungsgebäude.

Als Provinzialhauptstadt ist Hannover Sitz zahlreicher Reichs-, Staats- und Provinzialbehörden. Da im Stadtkern wenig Baugelände für umfangreiche Anlagen vorhanden war, die Notwendigkeit einer zen-

tralen Lage der Verwaltungsgebäude aber vorlag, so konzentrieren sie sich an 2 Punkten der Stadt, am Waterlooplatz und am Hauptbahnhof.

Südlich des Neustädter Marktes ist am Archiv der Sitz des Oberpräsidiums und der Regierung. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Gebäude der Wasserstraßendirektion und des Provinzial-Schul-Kollegiums. An der Leine liegen das Landesfinanzamt und das Polizeipräsidium. Jenseits des Flusses erhebt sich in den Anlagen des Maschparks das Neue Rathaus. Alle diese Gebäude stehen auf dem für Bauten wenig günstigen Boden der Ohe und der Masch. Wegen des schlechten Baugrundes war dieses Gebiet bislang gemieden worden, aber der Raummangel in der Nähe des Zentrums erzwang die Anlage öffentlicher Gebäude in dieser Gegend.

Sehr günstig liegen am Bahnhofs-Vorplatz die Hauptpost und auf der anderen Seite bis zum Thielenplatz die Gebäude der Reichsbahndirektion. Die Ober-Postdirektion hat ihr neues Gebäude auf dem Gelände der Kleinen Bult erbaut. An der Rückseite des Bahnhofs erstanden das neue Postscheckamt, das Amts- und Landgericht und das Zellengefängnis, das allerdings nicht in diese Gegend hineinpaßt und nur hier zu liegen kam, weil, wie schon mehrmals ausgeführt wurde, hinter dem Bahnhof ein Fabrikviertel und keine Wohnstadt erstehen sollte. Jenseits der Prinzenstraße liegen noch mehrere Verwaltungsgebäude, von denen das Provinziallandtagsgebäude am Schiffgraben das bedeutendste ist. In der Altstadt finden wir nur den gotischen, zweigeschossigen Backsteinbau des Alten Rathauses am Marktplatz. Linden hat fast keine Verwaltungsgebäude. Lediglich am Marktplatz erheben sich das frühere Lindener Rathaus, das jetzt das Hauptversorgungsamt Niedersachsen-Nordmark aufgenommen hat, und das Postamt Linden.

c) Kulturelle Anlagen.

Die kulturellen Anlagen sind naturgemäß mannigfacher Art, zahlreich und über das gesamte Stadtgebiet verstreut.

Ein besonders auffallendes Element im Stadtbilde sind die Kirchen. Ihrer Aufgabe entsprechend, liegen sie in allen Stadtteilen und verteilen sich auf die einzelnen Gemeinden. Trotzdem häufen sie sich an einigen Stellen der Stadt, besonders in der Altstadt. In einer Linie, parallel der Leine, liegen die 3 Altstädter Kirchen als Zeugen des kirchlichen Mittelalters: In der Mitte die Marktkirche als gewaltiger Backsteinbau (bereits 1248 erwähnt, Neubau 1349), im Norden und Süden die Kreuz- (1333) und Aegidienkirche (1347) aus Sandstein. Die Schloßkirche, früher Kirche der Minoriten, tritt nach außen nicht in Erscheinung, weil sie bei dem Umbau des Schlosses in dieses mit einbezogen wurde. Auffallend stark sind die Gotteshäuser im Gebiet der ehemaligen Calenberger Neustadt vertreten. Das hat seinen Grund darin, daß hier alle Konfessionen ihre Gotteshäuser erbaut haben. In der alten Umwallung lagen schon die Neustädter Hof- und Stadtkirche und die katholische Clemenskirche. Hinzu kamen später die Synagoge an der Stelle, wo früher ungefähr die Burg Lauenrode stand, die Reformierte Kirche am Waterlooplatz und die Garnisonkirche am Goetheplatz. Liegen in den anderen Stadtteilen 2 Kirchen nicht weit von-

einander entfernt, so sind es gewöhnlich eine evangelische und eine katholische. Von den 48 Gotteshäusern in Hannover gehören den evangelischen Gemeinden 35, den katholischen 11, der reformierten Gemeinde 1 und der mosaischen 1.

Die Theater und Museen, das Schloß und der Sitz des Abtes von Loccum liegen im Stadtzentrum oder in seiner unmittelbaren Umgebung. Diese Einrichtungen sollen der Gesamtbevölkerung zugute kommen und bedürfen daher der zentralen Lage.

Gerade umgekehrt geht es den Krankenhäusern. Im Interesse der Kranken ist es erwünscht, den Lärm der Großstadt von ihnen fernzuhalten und den Genesenden Park- und Gartenanlagen zur Verfügung stellen zu können. Daher finden wir die Krankenhäuser am Rande des Bebauungsgebietes oder in stillen Stadtteilen.

Die beiden Hochschulen Hannovers sind vom Stadtmittelpunkt leicht zu erreichen und erleiden trotz ihrer Lage an 2 Stadtausfallstraßen keine Störung durch den Großstadtlärm. Geradezu vorbildlich liegt die Technische Hochschule mit ihren Erweiterungsbauten inmitten der herrlichen Gartenanlagen der Herrenhäuser Allee. Die Tierärztliche Hochschule am Misburger Damm kann allerdings etwas Ähnliches nicht aufweisen.

Da die höheren Schulen der Stadt von Einwohnern aller Stadtteile in Anspruch genommen werden, ist eine möglichst zentrale Lage erforderlich. In der Gegend des Clevertores hat sich geradezu eine Kolonie solcher Schulen gebildet. Jedoch macht sich bei dieser Schulgattung auch schon eine starke Dezentralisation bemerkbar. Sie dringt vom Zentrum aus in die größeren Stadtteile vor, um dadurch den langen und oft gefährlichen Schulweg abzukürzen. Sehr deutlich ist das schon in der Süd- und Oststadt und in Linden-Mitte festzustellen. Sehr ungünstig wirkt bei den Schulen hinter dem Bahnhof die Nachbarschaft des Zellengefängnisses.

Überaus zahlreich sind die Volksschulen über die ganze Stadt verteilt. Da alle Kinder die Volksschule besuchen müssen, hat jeder Stadtbezirk eine Schule, die innerhalb dieses Bezirkes wieder zentral liegen soll. An einigen Stellen der Stadt häufen sie sich zu Kolonien wie z. B. am Bonifatiusplatz, an der Lutherkirche, am Goetheplatz und in Linden-Nord. Das hat seinen Grund darin, daß dort verschiedene Schultypen zusammenliegen, Knaben- und Mädchenschulen, evangelische und katholische, dazu die Berufs- und Fachschulen.

Kapitel 12.

Die Bevölkerung.

Jede Landschaft besitzt die ihr eigentümlichen Menschen. Auch die moderne Großstadt hat ihren besonderen Typ, den Großstadtmenschen, geschaffen. Neben der völkischen Abstammung ist die Landschaft einer der wichtigsten Faktoren, die das Wesen und den Charakter des Menschen formen. Religiöse und geschichtliche Momente kommen noch hinzu. Es ist deshalb für die Erklärung des Wesenszuges der Bevölkerung einer Großstadt wichtig, aus welchem Volksstamm sich ihre Bewohner zusammensetzen, und aus

welcher Gegend der dauernde Erneuerungsstrom fließt. Die Stadtlandschaft drückt dann dem Menschen den ihr eigentümlichen Stempel auf, je nachdem sie Industrie- oder Handelsstadt, Verwaltungs- oder Regierungszentrum ist, je nachdem sie Gebirgs-, Flachland- oder Küstenstadt ist. Das einheitliche religiöse Bekenntnis oder die Verschiedenheit der Konfessionen, der Verlauf der Geschichte des Landes und der Stadt haben auch hier ihren Anteil an der Prägung des Volkscharakters.

1. Die Bevölkerungsbewegung.

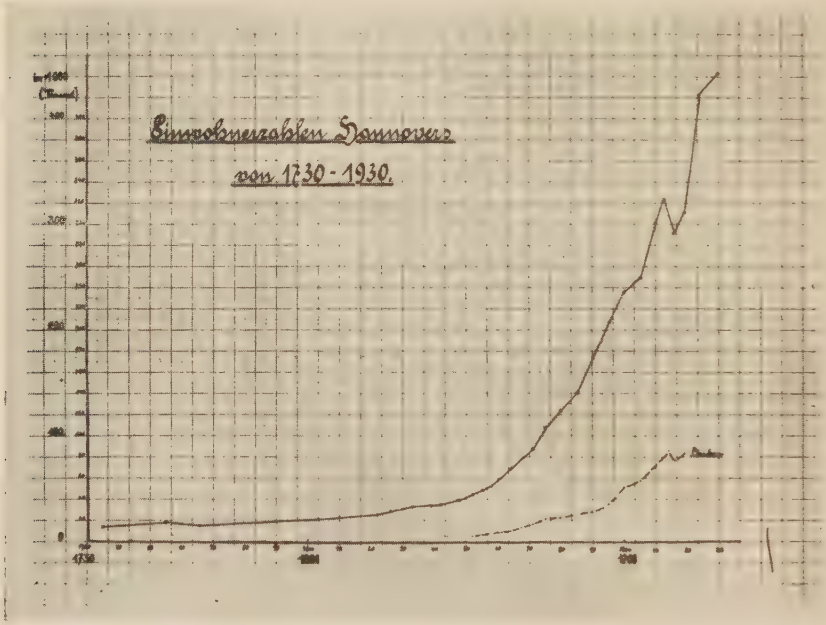

Abb. 36. Einwohnerzahlen Hannovers von 1730 –1930.
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover)

Die graphische Darstellung der Einwohnerzahlen Hannovers von 1730–1930 gibt ein anschauliches Bild von der Entwicklung in den letzten 200 Jahren. Im 18. Jahrhundert übersteigt die Einwohnerzahl noch nicht 20 000. Es zeigt sich um 1760 ein kleines Sinken der Kurve, die Bevölkerung vermindert sich infolge des Siebenjährigen Krieges und der fremden Besatzung. Es folgt dann ein langsames, stetiges Steigen. Um 1800 wird die Einwohnerzahl von 20 000 überschritten, und nun setzt im 19. Jahrhundert ein immer stärker werdendes Anwachsen der Bevölkerung ein, das besonders in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts immer stürmischer wird, eine Folge der Verkehrs- und Industrieentwicklung Hannovers. Um 1875 wird die 100 000-Grenze, um 1895 die 200 000-Grenze überschritten. Diese Entwicklung hält im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts an. Die Eingemeindungen verursachen ein immer steileres Anwachsen der Bevölke-

rungskurve. Ein Höhepunkt ist im Jahre 1914 erreicht. Der Weltkrieg mit seinen Folgen verringert die Einwohnerzahl. Doch nach dem Kriege steigt die Kurve wieder, macht 1920 einen plötzlichen Sprung durch die Eingemeindung Lindens und steigt dann weiter bis 1930. Die Bevölkerungsstatistiker wollen aus den neuesten Ergebnissen feststellen, daß in der Gegenwart bei den meisten deutschen Großstädten der Zuwachs aufgehört, ja, daß bei einigen Städten schon ein Rückgang der Einwohnerzahlen eingesetzt hat. Die gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten lassen diese Annahme durchaus berechtigt erscheinen. Nach den Zählungen des Statistischen Amtes hatte Hannover im Jahre 1930 445 200 Einwohner, im Jahre 1931 aber nur 444 700. Die Zahl senkte sich im März 1932 auf 444 400. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob dieser Bevölkerungsrückgang lediglich eine vorübergehende Erscheinung der schweren wirtschaftlichen Not ist, oder ob andere Faktoren sich hemmend der Weiterentwicklung entgegenstellen und dadurch den seit ungefähr 100 Jahren fließenden Bevölkerungsstrom Land-Stadt rückläufig führen werden.

Die folgende Übersicht über das Anwachsen der Einwohnerzahl, die von Direktor Siedentopf zusammengestellt ist, vervollständigt das Bild der Entwicklung. Die Zahlen der Kurvendarstellung liegen in den ersten Jahrzehnten etwas höher als in der Übersicht, weil der Hof, die Garnison und die Vorstadt Hannover mitgezählt worden sind.

Einwohnerzahl	1750	15 500	
Zunahme bis	1800	1 500	1,6%
Einwohnerzahl	1810	17 000	
Zunahme bis	1840	9 000	16,0%
Einwohnerzahl	1840	26 000	
Zunahme bis	1850	5 900	23,0%
Einwohnerzahl	1850	31 900	
Zunahme bis	1860	9 100	28,0%
Eingemeindung	1859	20 000	
Einwohnerzahl	1860	61 000	
Zunahme von	1860—1866	8 000	
Zunahme von	1866—1870	18 600	44,0%
Einwohnerzahl	1870	87 600	
Zunahme bis	1880	35 200	40,0%
Einwohnerzahl	1880	122 800	
Zunahme bis	1890	40 800	33,0%
Einwohnerzahl	1890	163 600	
Zunahme bis	1900	62 100	38,0%
Eingemeindung	1891	10 000	
Einwohnerzahl	1900	235 700	
Zunahme bis	1910	39 700	17,0%
Eingemeindung	1907	27 000	
Einwohnerzahl	1910	302 400	
Zunahme bis	1920	11 600	3,9%
Einwohnerzahl	1920	314 000	
Zunahme bis	1930	43 200	14,0%
Eingemeindung	1920	88 000	
Einwohnerzahl	1930	445 200	
Einwohnerzahl	1931	444 700	

Tab. 13. Bevölkerungsbewegung von 1750 –1931.

Dieser Zuwachs der Bevölkerung wird einerseits verursacht durch die Eingemeindungen, andererseits durch Geburten- und Wanderungsüberschuß.

Zeit	Einwohnerzahl	Zuwachs (—Rückgang)			Geburten	Wanderungs-
		Geburten-	Wanderungs-	Zuwachs überhaupt	Überschuß auf 1000 Einw.	
		Überschuß				
1900	235650	3090	579	3669	13,1	2,4
1905	272300	2044	—568	1476	7,5	—2,1
1909	302400	2588	3098	5686	8,5	10,2
1913	316300	2415	3751	6166	7,6	11,8
1920	400900	2315	—2905	—590	5,7	—7,2
1921	400300	2966	4069	7035	7,4	10,2
1922	407400	1570	3173	4743	3,9	7,8
1923	412100	909	—2998	—2089	2,2	—7,3
1924	410000	1291	5303	6504	3,1	12,9
1925	416600	1069	7904	9864	4,7	18,9
1930	445200	680	1531	2211	1,5	3,5
1931	444700	353	—922	—569	0,8	—2,1

Tab. 14. Zuwachs der Bevölkerung.

Die Statistik zeigt, daß der Geburtenüberschuß immer weniger in der Lage ist, das Wachstum einer Großstadt zu beschleunigen, ja, daß ein Wanderungsüberschuß notwendig ist, um die Bevölkerungszahl zu erhalten und zu steigern.

In Hannover lagen die Verhältnisse von der Jahrhundertwende bis zu Beginn des Weltkrieges so, daß der Geburtenüberschuß ganz erheblich zurückging. Während 1900 der Geburtenüberschuß auf 1000 Einwohner noch 13,1 ausmachte, betrug er im Jahre 1913 nur noch 7,6. Dagegen setzte ein gewaltiger Wanderungszustrom ein, der im Jahre 1900 erst auf 1000 Einwohner einen Überschuß von 2,4 brachte, hingegen 1913 schon 11,8.

Die Zahlen für 1914—1918 sind nicht angeführt, da diese Zeit die normale Entwicklung unterbricht. Der Geburtenüberschuß hört 1917 und 1918 auf und verwandelt sich in diesen Jahren in einen Sterbeüberschuß. Auch die Zuwanderung hört auf, so daß die Bevölkerung abnimmt.

Mit 1920 setzt eine neue Entwicklung ein. Der Geburtenüberschuß erreicht 1921 noch einmal die Vorkriegshöhe, um dann im Inflationsjahr 1923 einen Tiefstand zu erreichen. Die Scheinblüte der Wirtschaft um 1925 läßt die Zahl der Geburten noch einmal ansteigen. Die wirtschaftliche Not der Gegenwart wirkt auf die Stadtbevölkerung verheerend, denn der Geburtenüberschuß hört fast vollkommen auf.

Der Wanderungsüberschuß ist lebhaften Schwankungen unterworfen. 1920 verlassen zahlreiche entlassene Militärpersonen die Stadt. Die Abwanderung überwiegt. Desgleichen ist im Krisenjahr 1923 die Abwanderung größer als der Zuwachs. In den folgenden Jahren steigt der Wanderungs-

überschuß wieder und erreicht im Jahre 1925 eine beachtliche Höhe. Das Heer der Arbeitslosen schreckt jedoch in der Gegenwart viele Zuwanderer zurück, so daß auch der Wanderungsüberschuß verschwindet, im Gegenteil, 1931 überwiegt schon wieder die Abwanderung.

Wollen wir uns ein Bild machen, wo die Quellen des früher so bedeutenden und dauernd fließenden Erneuerungsstromes der hannoverschen Bevölkerung zu suchen sind, so nehmen wir die Statistik der zugezogenen Personen nach ihrem Geburtsort zu Hilfe. Diese Statistik wurde für 10 Jahre von 1899—1909 durchgeführt, leider von 1910 nicht mehr fortgesetzt. Die Tabelle gibt zunächst die Anzahl der zugezogenen Personen überhaupt an, um dann die Gesamtzahl nach dem Geburtsort zu differenzieren, und zwar werden als Geburtsort angegeben: Stadt Hannover, Stadtumkreis von 10 km, übrige Provinz Hannover, übriges Deutsches Reich und Ausland.

Die Zahl der zugezogenen Personen steigt von Jahr zu Jahr. In der Stadt Hannover selbst haben rund 12% der Bevölkerung ihren Geburtsort. Ein geringerer Prozentsatz, ungefähr 4%, kommt aus dem Stadtumkreis von 10 km. Inzwischen wird sich durch die umfangreichen Eingemeindungen der Prozentsatz der Stadt Hannover zuungunsten des Stadtumkreises von 10 km etwas verschoben haben.

Jahr	Personen überhaupt	Geburtsort											
		Stadt Hannover		Stadtumkreis von 10 km		Übrige Provinz Hannover		Übriges Deutsches Reich		Ausland		Ohne Angabe	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1899	43152	3788	8,8	1148	2,7	13900	32,2	22114	51.2	2161	5,0	41	0,1
1900	43929	4416	10,1	1551	3,5	13784	31,4	21900	49,9	2231	5,1	36	0,1
1901	43186	5145	11,9	1593	3,7	13353	30,9	21125	48,9	1966	4,6	4	0,0
1902	43819	5498	12,5	1946	4,4	13301	30,4	21163	48,3	1900	4,3	11	0,0
1903	49399	5545	11,2	1788	3,6	15248	30,9	24671	49,9	2130	4,3	17	0,0
1904	48864	5624	11,5	1695	3,5	14778	30,2	24833	50,8	1915	3,9	19	0,0
1905	50241	5720	11,4	2330	4,6	15606	31,1	24329	48,4	2235	4,5	21	0,0
1906	54221	6188	11,4	2730	5,0	15750	29,0	26655	49,2	2894	5,3	4	0,0
1907	57437	6662	11,5	2050	3,6	16543	28,8	293 8	51,1	2833	4,9	11	0,0
1908	57543	7081	12,3	2191	3,8	16187	28,1	28689	49,9	3390	5,9	5	0,0
1909	58145	7039	12,1	2052	3,5	16453	28,3	29750	51,2	2841	4,9	10	0,0

Tab. 15. Zugezogene Personen von 1899 1909 nach Geburtsort.

Aus der Provinz Hannover stammen rund 30%, während aus dem übrigen Deutschen Reich rund 50% einwanderten. Auffallend ist die Konstanz der Prozentzahlen der Zugezogenen in den 10 Jahren, so daß wir daraus schließen können, daß sich das Verhältnis bis zur Gegenwart nicht wesentlich verschoben haben wird. Es ist weiterhin auffallend, daß das Reich über die Hälfte der Zuwanderer stellt. Diese Erscheinung ist eine Folge der Industrialisierung der Stadt Hannover und eine Folge des Aufgehens des Königreichs Hannover in den Preußischen Staatsverband, denn seit der Annektion setzt ein dauernder Zustrom von preußischen Beamten nach Hannover ein. Die Reichseinigung 1871 hat den Zustrom Reichsdeutscher weiterhin gefördert.

Wir können aus diesen Betrachtungen folgern, daß zwar der Zustrom nach der Stadt aus dem niedersächsischen Gebiet immer noch erheblich ist, daß aber durch den starken Zustrom aus dem Reiche irgendwelche Stammeseigenschaften immer mehr verwässert werden. Die städtische Bevölkerung wird zu einem Konglomerat der verschiedensten Volksstämme.

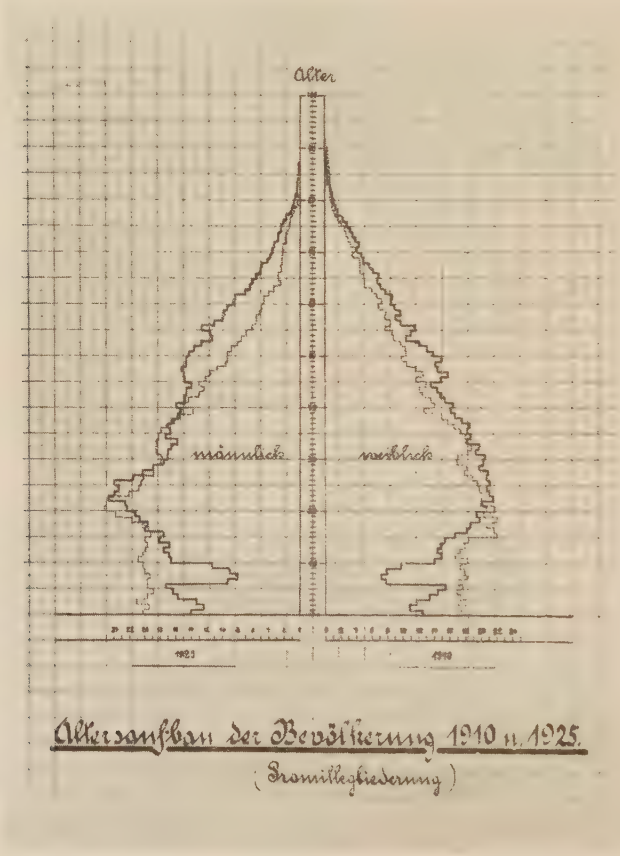

Abb. 37. Altersaufbau der Bevölkerung 1910 und 1925.
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover)

Über den Altersaufbau der Bevölkerung im Jahre 1925 gibt das Diagramm eine anschauliche Darstellung. Als Vergleichsjahr ist 1910 herangezogen worden. Die punktierte Linie für das Jahr 1910 hat einen durchaus symmetrischen Verlauf. Auf der männlichen wie auf der weiblichen Seite zeigen sich in den jüngeren Jahrgängen Ausbuchtungen, da diese Jahrgänge das Hauptkontingent der Zuwanderer stellen. Die Symmetrie geht bei der Linie für 1925 verloren, die männliche Seite zeigt starke Störungen. Zunächst fällt im Vergleich zu 1910 in den untersten Jahrgängen der starke

Geburtenrückgang auf. Tiefe Einschnitte auf beiden Seiten deuten den durch den Krieg verursachten Geburtenausfall an. Die Jahrgänge um das 20. Lebensjahr erreichen fast den Anteil des Vorkrieges. Dann beginnt auf der männlichen Seite die auffallende Einbuchtung, der Anteil der männlichen Bevölkerung vom 28.—40. Lebensjahr geht durch die Kriegsverluste stark zurück. Vom 40. Lebensjahre an zeigt sich im Vergleich zu 1910 auf beiden Seiten eine Überalterung der Bevölkerung. Der Anteil der über 20 Jahre alten Männer betrug im Jahre 1925 70%, der Frauen 73%, im Jahre 1910 für beide nur 61%.

2. Zusammensetzung der Bevölkerung nach wirtschaftlichen Gruppen und die soziale Schichtung.

Wirtschaftsabteilung	Erwerbstätige				Berufszugehörige			
	Summe				Summe			
	abs.	%	m.	w.	abs.	%	m.	w.
A. Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht	3394	1,6	1835	1559	4923	1,3	2278	2645
B. Industrie, Bergbau	122483	52,9	84678	27805	204048	53,9	106092	97956
C. Handel und Verkehr, Gastwirtschaft	59456	27,9	42924	16532	110989	29,3	55113	55876
D. Verwaltung, Heer, Kirche, freie Berufe	16178	7,7	13141	3037	31962	8,5	16901	15058
E. Gesundheitswesen, Wohlfahrtspflege	5588	2,6	2833	2755	9136	2,4	3655	5481
F. Häusl. Dienste, Erwerbstätigkeit ohne feste Stellung-	15582	7,3	1915	13667	17304	4,6	2456	14848
A-F zusammen	212681	100,0 87,7	147326	65355	378362	100,0 89,5	186498	191864
G. ohne Beruf und Berufsangabe	29844	12,3	13166	16678	44383	10,5	15931	28452
Insgesamt	242525	100,0	160492	82033	422745	100,0	202429	220316

Tab. 16. Die Erwerbstätigen nach Wirtschaftsabteilungen vom 16. Juni 1925.

Die Abschnitte Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie haben erkennen lassen, welche Bedeutung Industrie, Handel und Verkehr für die Stadt Hannover haben. Diese Erkenntnis wird bestärkt, wenn man die Erwerbstätigkeit der Bevölkerung einer näheren Betrachtung unterzieht. 80,8% aller Erwerbstätigen sind in Industrie, Bergbau, Handel, Verkehr, Gast- und Schankwirtschaft beschäftigt. In den Wirtschaftsabteilungen B, C, D (s. Tabelle 16) überwiegen die männlichen Erwerbstätigen, während in der Landwirtschaft und Gärtnerei, im Gesundheitswesen und in der Wohlfahrtspflege Mann und Frau sich ungefähr die Waage halten. In der Abteilung F sind die weiblichen Erwerbstätigen in überwiegender Mehrheit. „Zu der Abteilung G gehören die Renten- und Unterstützungsempfänger, die von

Pensionen oder eigenem Vermögen Lebenden, die Insassen von Armenhäusern, Strafanstalten, Waisenhäusern, die nicht in ihrer Familie lebenden Studierenden und Schüler und alle sonstigen Personen ohne eigentliche Berufstätigkeit. In den Spalten „Berufsangehörige" sind die Erwerbstätigen und ihre berufslosen Angehörigen zusammengefaßt" [1]).

Von den Erwerbstätigen sind:

28 984 Selbständige,
63 670 Angestellte und Beamte,
103 220 Arbeiter.

Die Selbständigen sind am zahlreichsten im Handels- und Bekleidungsgewerbe, im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe, in den freien Berufen und in der Landwirtschaft und Gärtnerei vertreten. Jedoch sind auch in allen anderen Wirtschaftsgruppen Selbständige vorhanden, weil zu diesen nicht nur Eigentümer, Besitzer und Unternehmer, sondern auch Direktoren, Geschäftsführer, leitende Beamte und sonstige Betriebsleiter gezählt werden.

Die gesamte Industrie braucht für ihren umfangreichen Verwaltungsapparat zahlreiche Angestellte und Beamte. Allein im Handelsgewerbe betätigen sich 17 485 Angestellte. Die Beamtenschaft ist am zahlreichsten in der Verwaltung und im Verkehrswesen, also Post und Eisenbahn, vertreten.

Die überwiegende Mehrheit der Arbeiter ist in der Industrie beschäftigt. Maschinen- und Kautschukindustrie können, ihrer Bedeutung für die hannoversche Wirtschaft entsprechend, die größten Arbeiterzahlen aufweisen.

Hannover trägt also den Stempel einer Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenstadt.

Der Anteil der Bevölkerung an den Religionsbekenntnissen ist wie folgt:

	1910		1925	
Lutheraner	314876	83,8%	337578	79,9%
Reformierte	8836	2,4	8185	1,9
Katholiken	42576	11,3	46069	10,9
Sonstige Christen	2620	0,7	5281	1,2
Juden	5360	1,4	5521	1,3
Sonstige Religionen u. Weltanschauungen	1486	0,4	16527	3,9
Ohne Religionsangabe			3584	0,8

Tab. 17. Das Religionsbekenntnis 1910 und 1925.

Infolge der wirtschaftlichen und seelischen Not unserer Tage wachsen die Sekten und politischen Weltanschauungsgemeinschaften auf Kosten der großen christlichen Konfessionen, die im Vergleich zu 1910 alle prozentual abgenommen haben.

1) Statistisches Jahrbuch der Stadt Hannover, 1930, S. 59.

3. Die Siedlungsdichte.

Die Siedlungsdichte wird im allgemeinen von verschiedenen Faktoren abhängig sein. So sind die älteren Bauquartiere dichter bewohnt als die jüngeren. Die Wohnviertel der ärmeren Bevölkerung zählen mehr Einwohner als die der oberen Schichten. Der Baugrund in der Innenstadt wird intensiver ausgenutzt als das Gelände am Rande der Stadt.

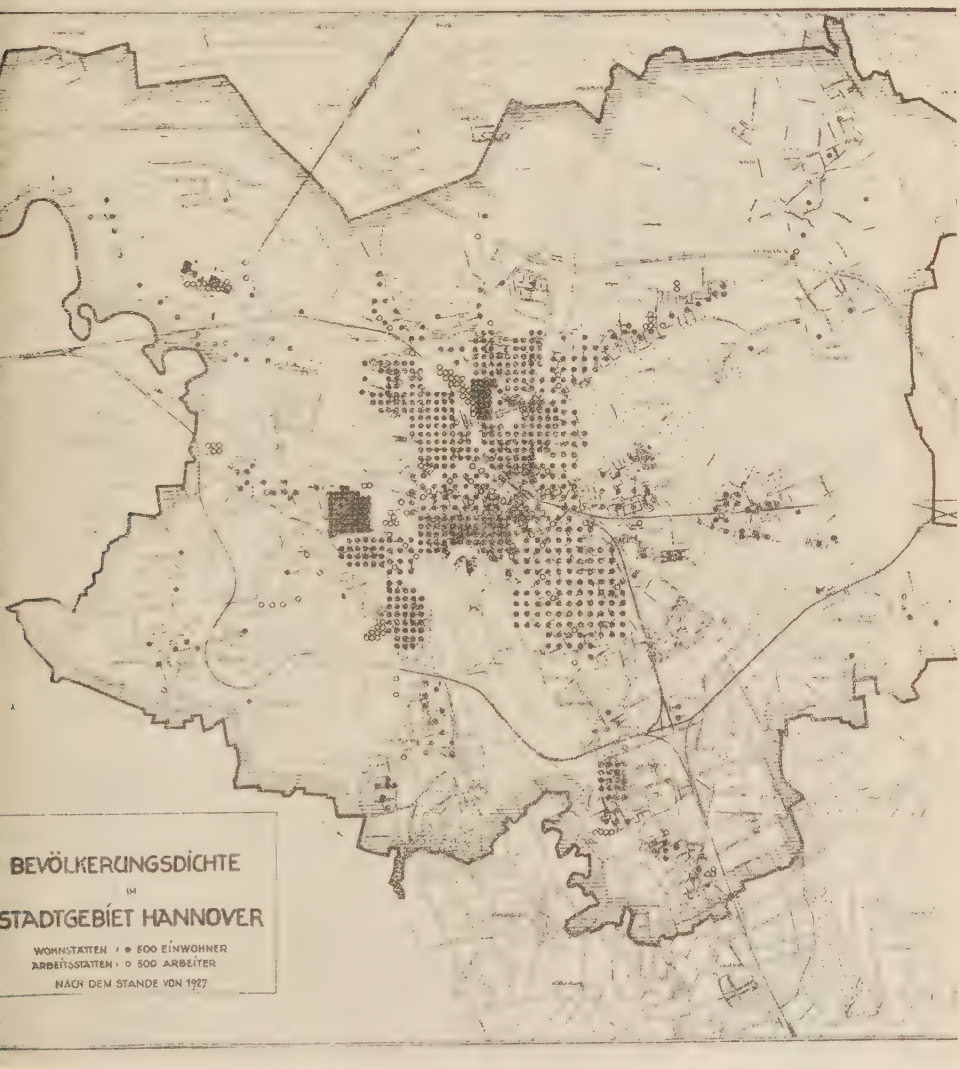

Abb. 38. Siedlungsdichte im Stadtgebiet.
(Quelle: Stadtbauamt Hannover)

Alt- und Neustadt mit ihren engen Fachwerkhäusern gehören zu den dichtbesiedelten Stadtteilen. Nördlich davon zeigt sich in der Geschäftsstadt eine merkliche Auflockerung der Wohndichte, die anschließend in den Wohn-

Statistische Bezirke	Einwohner			
	1910	1925	1931	1931 (auf 1 ha)
I. Innenstadt.				
1. Altstadt	18023	17552	16620	301
2. Neustadt	10553	18601	17754	103
3. Stadtmitte	16649	16773	15262	171
II. Nordstadt.				
1. Königsworth	9879	10948	10926	61
2. Lutherkirche	25350	23984	21824	121
3. Sandstraße	21771	20523	19113	284
III. Südstadt				
1. Maschviertel	10502	11709	11571	46
2. Lutherstraße	26688	33602	31741	259
3. Karl-Peters-Pl.			9311	71
4. Waldhausen, Waldh.	1264	2069	2125	17
IV. Bult, Kleefeld				
1. Kleine Bult	6536	7600	6110	45
2. Große Bult			2253	11
3. Gartenst. Kleef.	5737	7181	3354	45
4. Alt-Kleefeld			8484	53
V. Oststadt				
1. Justizviertel	23024	24661	23451	256
2. Welfenplatz	41668	39413	36968	373
3. Lister Feld	26581	30257	32425	110
VI. Nördl. Vorst.				
1. Herrenhausen	4170	6131	6538	22
2. Stöcken-Leinhs.	4090	4618	9373	6
3. Hainholz-Vahrenw.	13071	19015	22684	24
VII. Vorst. Buchholz				
1. Spannhagengart.	4752	7253	8426	55
2. Kl. B.-Bothfeld			4048	2
3. Gr. B.-Liststadt	3249	3491	5394	7
VIII. Vorst. Kirchrode				
1. Stiftsviertel	2957	4313	1962	11
2. Tiergartenviert.			3608	7
IX. Südl. Vorst.				
1. Döhren	11819	12876	14202	56
2. Wülfel	5042	5715	4388	15
3. Seelhorst			1271	3
Hannover ohne Linden	302375	328195	351186	33
X. Linden				
1. Nord	27147	30150	29992	288
2. Mitte	18148	16182	17138	146
3. Süd	19094	21280	20628	78
XI. Vorst. Linden				
1. Limmer	5524	5996	6672	22
2. Badenstedt	3463	4903	6203	7
3. Ricklingen	5820	7545	11956	16
Linden zusammen	79196	86056	92589	37
Hannover im ganzen	381571	414251	443775	34

Tab. 18. Die Bevölkerungsbewegung in den Stadtteilen.

gebieten um den Engelbosteler Damm wieder größer wird. In der Südstadt verteilen sich die Bewohner über eine größere Fläche, so daß die Siedlungsdichte nicht übermäßig groß ist. Jenseits der Bahn treffen wir im Gebiete der Oststadt auf eine dichte Wohnbevölkerung, die auffallend groß an der Vahrenwalder Straße ist. Hier liegen die Wohnungen zahlreicher Conti-Arbeiter. Nach den Rändern zu, besonders nach der Eilenriede und im Villenviertel der Kleinen Bult, wird die Dichte immer geringer. Von den 3 Lindener Stadtteilen fällt besonders Linden-Nord wegen seiner großen Siedlungsdichte ins Auge. In allen Vororten, abgesehen vielleicht von Döhren, wird die Dichte der Wohnbevölkerung weitgehend aufgelockert.

Nun ist die Siedlungsdichte im Stadtgebiet nicht konstant, sondern es vollzieht sich auch hier eine Bevölkerungsbewegung. Das ist aus der Tabelle 18 ersichtlich, die die Bevölkerungszahlen der einzelnen Stadtteile in den Jahren 1910, 1925 und 1931 darstellt. Ganz allgemein kann gesagt werden: Die Innenstadt und die älteren Wohnviertel verlieren, die Neubauviertel an der Peripherie und in den Vororten gewinnen Wohnbevölkerung. Der Verlust an Einwohnern in den dichtbesiedelten Stadtteilen ist nicht nur dadurch zu erklären, daß eine Bewegung von innen nach den Rändern besteht, daß also die alten Wohnungen mit denen in Neubauten vertauscht werden, sondern auch dadurch, daß durch den allgemeinen Geburtenrückgang die Kopfzahl in den Familien sich verringert, eine Erscheinung der Überalterung der Bevölkerung. Diese Ansicht wird durch die Feststellung bestätigt, daß in den betreffenden Stadtteilen trotz Personenabnahme noch ein Zuwachs oder nur eine ganz geringe Verminderung der Haushaltungen zu verzeichnen war.

Die Bevölkerung der Innenstadt, besonders in der Alt- und Neustadt, nimmt dauernd an Zahl ab, ja, der Vorgang beschleunigt sich in den letzten Jahren. Das wird zum Teil seine Ursache in dem Vordringen der Ladengeschäfte, Büroräume und Kaufhäuser haben.

Die beiden dichtbewohnten Bezirke der Nordstadt, Lutherkirche und Sandstraße, weisen gleichfalls die rückläufige Tendenz auf, nur der Bezirk Königsworth stagniert.

In der Südstadt liegen die Neubauviertel auf der östlichen Seite der Hildesheimer Straße, besonders um den Karl-Peters-Platz. Da die Südstadt eine der Wachstumsspitzen ist, nimmt die Bevölkerung dauernd zu. Nur auf der Maschseite ist die Entwicklung augenblicklich zum Stillstand gekommen.

Die Bult und Kleefeld haben in den letzten Jahren eine gute Aufwärtsentwicklung durchgemacht, insbesondere, da die Bult und Teile von Kleefeld zu den bevorzugten Wohnvierteln gehören.

Die Oststadt hat die dichteste Wohnbevölkerung aufzuweisen. Nachdem im Justizviertel von 1910 bis 1925 noch eine schwache Zunahme zu verzeichnen war, setzte auch hier nach 1925 eine Abnahme der Einwohnerzahl ein. Dauernd rückläufig bewegt sie sich im Bezirk des Welfenplatzes, der noch 1931 mit 373 Einwohnern auf 1 ha der dichtbesiedeltste Stadtteil ist. Das Lister Feld hat nach Norden hin Ausdehnungsmöglichkeiten und zieht durch seine neuen Wohnbauten dauernd neue Einwohner an.

In sämtlichen Vororten ist eine lebhafte Bevölkerungszunahme festzustellen, die zum Teil darauf beruht, daß die städtische Bauweise in die Vororte eingedrungen ist, zum Teil, daß zahlreiche geschlossene Siedlungen weit draußen entstanden sind. Besonders auffallend ist die Zunahme in Stöcken-Leinhausen, Hainholz, am Spannhagen Garten und in der Liststadt.

Die Stadtteile Linden-Nord und Linden-Süd nahmen bis 1925 an Bevölkerung zu, können sich aber in der Gegenwart der Tendenz der Abnahme nicht entziehen. Linden-Mitte geht gerade den entgegengesetzten Weg. Die Lindener Vororte zeigen die gleiche Entwicklung wie die hannoverschen.

Abb. 39. Plan der Innenstadt Hannover.
(Quelle: Stadtkarten, Adreßbuch und eigene Feststellungen)

Schlußbetrachtung.

Die politische Stadtgrenze scheint zunächst ganz willkürlich gezogen zu sein. Und doch liegt ein folgerichtiges System darin! Ein früher vielleicht rein ländliches Gebiet in der Nähe der Stadt kann sich dem Einfluß dieses städtischen Organismus, der seine Wachstumsspitzen immer weiter vortreibt, nicht entziehen. Die Durchdringung mit städischen Lebenselementen wird mit der Zeit so stark, daß jegliches Eigenleben verschwindet, und das Gebiet für das Aufgehen in den Stadtkörper reif geworden ist. Hannover hat eine solch glückliche Eingemeindungspolitik getrieben, daß die politische Stadtgrenze weitgehend mit der natürlichen zusammenfällt. Lediglich an zwei Stellen ist die städtische Einflußsphäre schon wieder über die politische Grenze fortgeschritten, und zwar gehören im Norden das Brinker Industriegebiet mit der Siedlung Wiesenau und der Ortschaft Vinnhorst und im Süden die Ortschaft Laatzen schon zum natürlichen Stadtgebiet.

Ob die Stadt in der Entwicklung der letzten Jahrzehnte fortschreiten wird, hängt von der Gestaltung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der nächsten Jahre und Jahrzehnte ab. Gegenwärtig hat es den Anschein, als ob die Stadtentwicklung ihren Höhepunkt erreicht habe und, aus der Not der Zeit heraus geboren, sich eine Rückleitung der wurzellosen Stadtbevölkerung nach dem Lande anbahne, um dadurch vielleicht in Jahrzehnten oder Jahrhunderten eine Wiedergeburt des Volkes aus Blut und Boden zu vollziehen.

Lebenslauf.

Am 2. August 1903 wurde ich, Werner Zwingelberg, als Sohn des 1920 verstorbenen Ober-Bahn-Assistenten Friedrich Zwingelberg in Hannover geboren. Mit der Obersekunda-Reife verließ ich am 31. März 1920 die Oberrealschule am Clevertor zu Hannover, um mich dem Lehrerberuf zuzuwenden. Die Präparanden-Anstalt zu Hannover besuchte ich von Ostern 1920 bis Ostern 1923, das Lehrerseminar zu Hannover von Ostern 1923 bis Ostern 1926. Nachdem ich am 6. März 1926 die Lehrerprüfung bestanden hatte, legte ich am 27. April 1928 die Reifeprüfung an der Oberrealschule am Clevertor zu Hannover ab. Vom Wintersemester 1926/27 bis zum Wintersemester 1928/29 war ich an der Technischen Hochschule Hannover, vom Sommersemester 1929 bis zum Wintersemester 1930/31 an der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg immatrikuliert, wo ich Geographie, Physik und Mathematik studierte.

Ich besuchte Vorlesungen:

in Geographie bei den Professoren: O. Schlüter-Halle, Geisler-Halle, Schenk-Halle, E. Obst-Hannover, Brünning-Hannover,

in Physik bei den Professoren: Hoffmann-Halle, Smekal-Halle, Precht-Hannover,

in Mathematik bei den Professoren: Jung-Halle, Hasse-Halle, Baer-Halle, Prange-Hannover, Kiepert-Hannover,

in Philosophie bei den Professoren: Ziehen-Halle, Menzer-Halle, Utitz-Halle, Schmalenbach-Hannover.